

Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 22 (1874)

Artikel: Zweiundzwanzigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft an die den 29. Juni 1875 stattfindende Generalversammlung der Aktionäre

Autor: Peyer, J.F.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-730493>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 30.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Zweiundzwanzigster Geschäftsbericht

der

Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft

an die

den 29. Juni 1875

stattfindende

Generalversammlung der Aktionäre.

Tit.!

Die Direktion gibt sich die Ehre, der Generalversammlung der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft ihren zweihundzwanzigsten, das Jahr 1874 umfassenden Geschäftsbericht vorzulegen.

I. Verhältnisse zu dem Bund und zu den Kantonen, beziehungsweise Landesgegenden, durch welche die Bahn sich zieht.

In Ausgestaltung der Eisenbahngesetzgebung sind von der schweizerischen Bundesversammlung im Berichtsjahr oder bald nach Ablauf desselben die nachstehenden Bundesgesetze, beziehungsweise Beschlüsse erlassen worden:

Über die Organisation des schweizerischen Eisenbahn- und Handels-Departements durch das Gesetz vom 28. Juli 1873 betreffend Abänderungen des Bundesgesetzes über die Organisation und den Geschäftsgang des Bundesrates vom 16. Mai 1849;

Bundesgesetz vom 24. Juni 1874 über die Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft;

Bundesgesetz vom 19. Dezember 1874 über die Rechtsverhältnisse der Verbindungsgleise zwischen dem schweizerischen Eisenbahnnetz und gewerblichen Anstalten;

Bundesgesetz vom 20. März 1875 betreffend den Transport auf Eisenbahnen;

Bundesbeschluss vom 10. Oktober 1874 betreffend Zollvergünstigungen für Eisenbahnmaterialien;

Bundesbeschluss vom 24. Dezember 1874 betreffend die Verzöllung von Eisenbahnmaterialien.

Vom schweizerischen Bundesrathe hinwieder sind in Vollziehung der verschiedenen Bundesgesetze die nachfolgenden Beschlüsse gefaßt, beziehungsweise Verordnungen aufgestellt worden:

Verordnung vom 17. September 1874 betreffend Einrichtung und Führung des Pfandbuches über die Verpfändung von Eisenbahnen;

Verordnung vom 11. Januar 1875 über Militärtransporte auf den Eisenbahnen;

Verordnung vom 1. Februar 1875 zum Bundesgesetze vom 23. Dezember 1872 über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen;

Verordnung vom 22. Januar 1875 betreffend Verzollung von Eisenbahnmaterial;
Bundesratsbeschluß vom 17. März 1875 betreffend die Benutzung der Eisenbahntelegraphen.

Durch die Verordnung des Bundesrates vom 1. Februar 1875 zum Bundesgesetze vom 23. Dezember 1872 über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen haben die von den schweizerischen Bahnverwaltungen eingeleiteten, in unserm vorjährigen Berichte erwähnten Schritte, um eine Modifikation der vorangegangenen Verordnung vom 20. Februar 1873 und des Regulativs vom 14. August 1873 herbeizuführen, ihre befriedigende Erledigung gefunden.

Die bauliche Entwicklung unserer Unternehmung, die Vorarbeiten für die von uns übernommenen neuen Linien und deren Ausführung, sowie im Allgemeinen die Behandlung und Erledigung der vielseitigen Verhältnisse, welche nach Maßgabe der Eisenbahngesetzgebung der Bundeskompetenz unterstellt sind, haben auch im gegenwärtigen Berichtsjahre zur Folge gehabt, daß wir dem schweizerischen Bundesrathe vielfache Vorlagen zu machen und über eine Reihe von Geschäften von größerer und geringerer Tragweite mit dieser Behörde zu verhandeln hatten. Wir erwähnen von den betreffenden Verhandlungen nur die wichtigeren und verweisen überdies auf die Mittheilungen des zweiten Abschnitts über die Thätigkeit der Vereinigung schweizerischer Bahnverwaltungen.

Nachdem wir in unserem leßtjährigen Berichte die Ehre gehabt haben, Ihnen mitzutheilen, daß die Frage der Zugrichtung der Eisenbahn Winterthur-Wiebach ihre befriedigende Erledigung gefunden habe, können wir heute hinsichtlich der Fortsetzung derselben bis Koblenz hinzufügen, daß im Laufe des Berichtsjahres der einzige noch schwedende Anstand betreffend die Einführung der Bahn in die Station Koblenz in unserem Sinne gehoben worden ist. Die Bahn wird mit Vermeidung des dortigen Tunnels selbständig in die Station Koblenz einmünden, eine Anlage, auf welche wir vom Standpunkte der Sicherheit, sowie nicht minder von demjenigen eines zweckmäßigen Betriebs aus großes Gewicht zu legen hatten. Den von uns successiv vorgelegten Bauplänen für die Eisenbahn Winterthur-Koblenz ist vom Bundesrathe die Genehmigung ertheilt worden.

In Bezug auf die Bözingbergbahn verweisen wir auf den Spezialbericht, welchen wir für das Jahr 1874 an das von den Verwaltungsräthen der Schweizerischen Centralbahn und Nordostbahn bestellte Verwaltungskomitee der Gemeinschaftsbahnen erstattet haben; betreffend das Unternehmen der Argauischen Südbahn, sowie betreffend die Eisenbahn Wohlen-Bremgarten dagegen auf denjenigen Bericht, welcher von dem Direktorium der Schweizerischen Centralbahn in gleicher Weise an jenes Komite gerichtet worden ist.

Die vom Großen Rathe des Kantons Aargau zu Gunsten der Schweizerischen Centralbahn- und der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft ertheilte Konzession für die Eisenbahn Koblenz-Stein enthält in ihrem Art. 6 die Bestimmung, daß diese Bahn bis zum 8. Juni 1875 in Angriff zu nehmen und bis Ende Dezember 1877 zu vollenden sei. Der bezügliche Bundesgenehmigungsbeschuß bestimmt erstern Termin auch für die Leistung des Finanzausweises.

Obwohl nun die bezüglichen Vorarbeiten schon ziemlich vorgeschritten sind, haben wir es für eine zweckmäßige Einleitung und Ausführung des Baues dennoch für entsprechender erachtet, für die technischen Vorarbeiten eine etwas verlängerte Frist zu erwirken. Wir sind zu dem Ende bei der Bundesbehörde um eine Fristerstreckung eingekommen, welche uns dann auch und zwar für die technischen und finanziellen Vorlagen bis zum 31. Dezember 1875 und für den Beginn der Erdarbeiten bis zum 31. März 1876 eingeräumt worden ist. Der ursprünglich angenommene Vollendungstermin, Dezember 1877, soll hiervon nicht berührt werden.

Was die linksufrige Zürichseebahn anbetrifft, so hat die Bearbeitung des Bauplans für dieselbe ihren Abschluß gefunden, indem einerseits unsere Vorlage für deren Einführung von der Sihl in den Nordostbahnhof Zürich und anderseits diejenige für die Bahnstrecke Ziegelbrücke-Näfels die bündesrätliche Genehmigung erhalten haben. Dabei ist zu bemerken, daß die erstere dieser Vorlagen sich nur auf eine vorübergehende Anlage bezieht und daß erst mit dem Ausbau des Bahnhofes Zürich die Einmündung der linksufrigen Zürichseebahn, wie auch diejenige der übrigen Linien ihre bleibende Richtung erhalten wird. Da die Erweiterung des Bahnhofes Zürich, auf die wir an einer andern Stelle dieses Berichtes zurückkommen werden, eine längere Periode in Anspruch nehmen wird, so mußte für so lange durch die Anlage eines provisorischen Geleises Aushilfe geschaffen werden.

Aus den in unsren früheren Berichten bezeichneten Gründen sind auch in diesem Jahre die technischen Erhebungen und Arbeiten auf der Linie Thalwil-Zug noch nicht weiter geführt worden und haben wir auch die Konzessionsbewerbung für den auf zugerischem Gebiet liegenden Theil derselben einstweilen noch ruhen lassen.

Unser Finanzausweis für das Baukapital der linksufrigen Zürichseebahn von Zürich bis Ziegelbrücke erhielt am 8. Juni 1874, derjenige für den Rest der Bahn von Ziegelbrücke bis Näfels am 26. November 1874 die bündesrätliche Genehmigung.

Für die Eisenbahn Glarus-Linthal sind uns vom schweizerischen Bundesrathe die Fristen für die technischen und finanziellen Vorlagen und für den Beginn der Erdarbeiten je um 1 Jahr, d. h. bis 30. Januar beziehungsweise 31. Dezember 1876 erstreckt worden. Die ganz außergewöhnliche Annahme unseres Baubureau durch die in Angriff genommenen Linien hat es als durchaus nothwendig erscheinen lassen, diejenigen Arbeiten, deren etwaige Hinausrückung thunlich ist, zu verschieben und hiendurch unsere Bauleitung einigermaßen zu entlasten.

Die Verhandlungen zum Zwecke der Erwerbung der Konzession für den auf großh. badischen Gebiete gelegenen Theil der Eisenbahn Bülach-Schaffhausen haben auch im Berichtsjahre zu keinem Resultate geführt und wir waren daher genötigt, eine Verlängerung der in der bezüglichen schweizerischen Konzession festgesetzten Fristen zu verlangen, welche uns durch Bundesratsbeschuß vom 12. Februar 1875 bewilligt worden ist.

Bekanntlich haben bei Anlaß der Verhandlungen über die Verbindung der Großh. Badischen Staatseisenbahn bei Konstanz mit der Linie Romanshorn-Kreuzlingen die badischen Delegirten mit Bezug auf weitere Anschlüsse beziehungsweise Verbindungen eine Erklärung (d. d. 10. Dezember 1870) abgegeben, welche für die badische Regierung verbindlich sein sollte, sobald "der unter gleichem Datum zwischen derselben und dem schweizerischen Bundesrathe abgeschlossene Vertrag über die Verbindung der Linie Romanshorn-Kreuzlingen mit der Badischen Staatsbahn bei Konstanz die beiderseitige Ratifikation erhalten haben werde. In dieser Erklärung ist hinsichtlich der Verbindung Bülach-Eglisau-Schaffhausen wörtlich gesagt:

"Auch diese Bahnverbindung wird die großh. badische Regierung im Hinblick auf Art. 37 des Vertrages vom 27. Juli/11. August 1852 thunlichst befördern und dem von der schweizerischen Landesbehörde konzessionirt werdenden Unternehmer, soweit die Bahn durch badisches Gebiet führt, die Konzession gleichfalls ertheilen. Zur Mitbenutzung des Bahnhofes in Schaffhausen wird die großh. Regierung vorbehältlich einer Verständigung mit der hiebei betheiligten Schweizerischen Nordostbahngesellschaft ihre Einwilligung geben."

Die beiderseitige Ratifikation des fraglichen Vertrags ist erfolgt, und somit ist auch die angeführte Erklärung der badischen Delegirten für die badische Regierung verbindlich geworden. Die Schweizerische Nordostbahngesellschaft hat von der schweizerischen Bundesbehörde die Konzession für die Linie Bülach-Schaffhausen auf Schweizergebiet erhalten und sich

sodann, soweit die Bahn durch badisches Gebiet führt, auch um die badische Konzession beworben, zu deren Ertheilung sich aber die großh. Regierung bis anhin nicht hat entschließen können.

In Folge von konferenziellen Verhandlungen zwischen schweizerischen und badischen Abgeordneten, welche im Mai 1874 stattgefunden haben, erklärte sich Baden zwar bereit, für die Linie Bülach-Schaffhausen den Anschluß zuzugestehen, verlangte aber von schweizerischer Seite eine verbindliche Zusage, daß auch die Bahn Beringen-Stühlingen erstellt und bis zur Eröffnung der Gotthardbahn die Ablängerung von Beringen in der Richtung nach Zofingen ausgeführt werde. Indem uns der Bundesrath hievon Kenntniß gab, richtete er die Anfrage an uns, ob und unter welchen Bedingungen wir uns dazu verstehen könnten, uns dem Standpunkte der großh. badischen Regierung anzubekommen. Hierauf ließen wir sowohl an die Bundesbehörde, als an das großh. badische Handelsministerium die Erklärung gelangen, daß wir uns zur Zeit nicht in der Lage befinden, für andere Eisenbahnkonzessionen, als für solche, zu deren Übernahme wir durch die Generalversammlung der Aktionäre ermächtigt worden sind, als Bewerber aufzutreten. Dabei erinnerten wir einerseits daran, daß ja für die Linie Stühlingen-Beringen bei den resp. Behörden ein selbständiger Bewerber aufgetreten sei, und anderseits hoben wir hervor, daß die Ausführung der Linie Bülach-Schaffhausen, welche für sich allein eine große Bedeutung für die zunächst beteiligte Landesgegend wie zur Förderung des deutsch-schweizerischen Verkehrs habe, für das künftige Zustandekommen der Eisenbahn Stühlingen-Beringen den besten Stützpunkt bilden dürfte. In Betreff der von Baden ferner verlangten direkten Verbindung in der Richtung nach Zofingen wir uns dahin, daß wir die Errichtung einer solchen Linie als eine offene Frage betrachten, welche je nach der Entwicklung der Verkehrsverhältnisse auf dem Wege späterer freier Vereinbarung ihre Erledigung finden werde.

Nach Abgabe dieser Erklärungen ruhten die Verhandlungen zwischen den Abordnungen der beiden Staaten bis auf die neueste Zeit, wo sie wieder aufgenommen wurden und am 21. Mai d. J. zu einem Vertragsabschluß geführt haben.

Die Publikation dieses Vertrags hat noch nicht stattgefunden. Wir glauben aber nach denjenigen Mittheilungen, welche bisanhin über dessen Inhalt in die Öffentlichkeit gelangt sind, zu unserer Befriedigung annehmen zu dürfen, daß, soweit dabei die Stellung der Nordostbahngesellschaft in Frage kam, der von uns oben bezeichnete Standpunkt, welchen wir unentwegt festhielten, vollständige Anerkennung gefunden hat.

Die Unterhandlungen, die mit dem Comite der Eisenbahn Bülach-Regensberg, beziehungsweise den Vertretern der Regierung von Zürich und der beteiligten Landesgegend gepflogen worden sind, in Folge unserer Anregung betreffend die Frage, welche Stellung die Unternehmung Bülach-Regensberg im Hinblick auf die Ausführung der Linie Bülach-Schaffhausen einzunehmen gedenke, deren wir schon in unserm vorjährigen Bericht erwähnten, haben bis anhin noch zu keiner sachbezüglichen Verständigung geführt.

Die Bundeskonzession für die Eisenbahn Dielsdorf-Niederweningen ist uns am 16. Juni 1874 ertheilt worden. In derselben ist der 1. Juli 1878 als Vollendungstermin festgesetzt.

Nachdem wir für die Eisenbahn Baden-Otelfingen-Niederglatt in den Besitz der Konzessionen gelangt waren, brachten wir zunächst die Baupläne für die Strecke Baden-Otelfingen bei dem Bundesrathe zur Vorlage, worauf wir von dem technischen Inspektorate der schweizerischen Eisenbahnen verständigt wurden, daß die Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen für ihre Bahnstrecke Otelfingen-Limmat bei Baden die gleiche Richtung wie wir einzuhalten gedenke und daß unter diesen Umständen sehr in Erwägung zu ziehen sei, ob nicht eine Verständigung betreffend die gemeinsame Ausführung dieser Bahnstrecke und namentlich des Limmatüberganges den beidseitigen Interessen entsprechen dürfe.

Unterhandlungen, in Folge dieser Anregung eingeleitet, bei welchen sich übrigens das Eisenbahndepartement seine eigenen Entschließungen in Sachen vorbehält, führten am 9. Januar 1875 zum Abschluß eines Vertrages zwischen der Schweizerischen Nordostbahn- und der Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen, aus dem wir nachfolgend die wesentlichsten Stipulationen anführen:

Die Schweizerische Nordostbahngesellschaft wird auf Grund ihrer Pläne und in Anwendung ihrer Normalien für den Unterbau, Oberbau und Hochbau, die Ausführungspläne und die bezüglichen Kostenvoranschläge für die Eisenbahnstrecke Baden-Otelfingen und die betreffenden Stationen aufstellen und der Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen mittheilen, um ihr dadurch Gelegenheit zu geben, sich über dieselben auszusprechen. In gleicher Weise wird die Schweizerische Nordostbahngesellschaft den Plan und Kostenvoranschlag für den Limmatübergang bei Baden feststellen, wobei angenommen ist, daß sämtliche Brückengeleise auf das gleiche Niveau zu bringen sind.

Die Schweizerische Nordostbahngesellschaft besorgt nach Maßgabe der festgestellten Pläne die Grunderwerbung, sowie die Leitung und Ausführung des Baues sämtlicher Bauobjekte.

Sie wird, unvorhergesehene Schwierigkeiten, höhere Gewalt und außerordentliche politische Ereignisse vorbehalten, sowie die rechtzeitige Erfüllung der von der Gesellschaft Winterthur-Zofingen übernommenen Zahlungsverpflichtungen vorausgesetzt, die Eisenbahnstrecke, welche den Gegenstand dieses Vertrages bildet, nebst Zugehörden bis Ende des Jahres 1876 betriebsfähig herstellen. Im Falle Eintretens von Bauhindernissen der erwähnten Art bleiben die Fristerstreckungsbeschlüsse der Bundesbehörden vorbehalten.

Nach Vollendung sämtlicher Bauten wird die Gesellschaft der Schweizerischen Nordostbahn der Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen eine mit den nöthigen Nachweisen versehene Baurechnung vorlegen.

Der Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen liegen folgende Leistungen ob:

a. An die Anlagekosten der Bahnstrecke der Nordostbahn von Profil 0 + 860 Meter bis zur Limmatbrücke, die Errichtung der Böschungskegel jedoch noch inbegriffen, zusammen gerechnet mit denjenigen der Bahnstrecke der Eisenbahn Winterthur-Zofingen vom westlichen Widerlager der an der Linie Wettingen-Baden nach Plan zu erstellenden schiefen Durchfahrt bis zur Limmatbrücke wie oben bezeichnet, hat sie 85 Prozent beizutragen. Dabei ist verstanden, daß jede der kontrahirenden Gesellschaften jeweils die zur Legung des Oberbaues auf den ihnen zufallenden Bahnstrecken nöthigen Schienen und Befestigungsmittel nach ihren resp. Normalien, ohne hiefür etwas in Rechnung zu bringen, zu liefern hat. Die Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen hat von dem aus ihren westlich gelegenen Einschnitten sich ergebenden Füllmaterial mindestens dreißigtausend Kubikmeter in die Dammanlage zwischen dem mehrerwähnten westlichen Widerlager der schiefen Durchfahrt und der Limmatbrücke unentgeltlich zu bringen, immerhin in der Meinung, daß ihr von der gemeinschaftlichen Bauunternehmung 50 % der Selbstkosten für den Transport ersetzt werden.

Unabhängig von den übrigen Bauten der Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen sind diese Einschnitte von derselben in Angriff zu nehmen und ist das Füllmaterial nach Anordnung der Bauverwaltung der Nordostbahn auf die Baustelle zu liefern, sobald diese Gesellschaft ihrerseits die Bauten auf diesem Theile der Eisenbahnstrecke Baden-Otelfingen beginnt. Immerhin ist dabei vorausgesetzt, daß dadurch die Angriffnahme und der Fortgang des Baues der Eisenbahn Winterthur-Zofingen nicht beeinträchtigt werden.

b. An die Anlagekosten der Limmatbrücke, Pfeiler und Widerlager inbegriffen, nicht jedoch die Böschungskegel, welche in den angrenzenden Abtheilungen verrechnet werden, hat die Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen einen Beitrag von 35 Prozent zu leisten, welcher Beitrag auch die Entschädigung dafür, daß die Schweizerische Nordostbahngesellschaft das Preis ihrer Geleise zu erhöhen hat, in sich schließt.

- c. An die Anlagekosten der Station Wettingen trägt die Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen ebenfalls 35 Prozent bei, in der Meinung jedoch, daß in die Berechnung dieser Anlagekosten diejenigen Verwendungen nicht aufzunehmen sind, welche die Schweizerische Nordostbahngesellschaft auf dem im Plane diesbezüglich bezeichneten Theil des Stationsplanums für Oberbau, mechanische Anlagen, Hochbauten und andere nur ihren Zwecken dienende Einrichtungen machen wird.
- d. An die Anlagekosten der Bahlinie Wettingen-Otelfingen (Profil 2 + 333 bis Profil 8 + 653) incl. Anlagekosten für die Stationen Würenlos und Otelfingen hat die Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen vorab Fr. 40,000 zu leisten und sodann von der nach Abzug dieses Betrages verbleibenden Summe die Hälfte als ihr weiteres Kostenbetrifft zu übernehmen.

Vermittels dieser Leistungen erwirbt die Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen mit Bezug auf die Bahnstrecke, welche den Gegenstand dieses Vertrages bildet, folgende Rechte:

- a. Das Eigentumsrecht an der Bahnstrecke auf dem linken Limmatufer von der schon erwähnten schiefen Durchfahrt an der Zürich-Badener Linie bis zur Limmatbrücke, wie solches auf dem Plan angegeben ist;
- b. Das Eigentumsrecht an dem einspurigen Brückengeleise des Limmatüberganges, wie solches im Plane ebenfalls bezeichnet ist, mit demjenigen Theil der Widerlager und Pfeiler, der sich auf gleicher Seite befindet;
- c. Das Eigentumsrecht an der Hälfte des Bahntörpers, der sich zwischen den Stationen Wettingen-Würenlos und Würenlos-Otelfingen oder zwischen den Profilen 2 + 333 bis 5 + 577 und 6 + 76 bis 8 + 39 befindet und zwar in der Meinung, daß der von der Bahnhore südlich gelegene Theil ins Eigentum der Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen übergeht;
- d. Das Mitbenutzungsrecht desjenigen Theils der Station Wettingen, welcher der gemeinschaftlichen Benutzung durch die Gesellschaften der Schweizerischen Nordostbahn und der Eisenbahn Winterthur-Zofingen zu dienen hat;
- e. Das Mitbenutzungsrecht der Stationen Würenlos und Otelfingen.

Das in vorstehenden lit. d und e stipulierte Mitbenutzungsrecht der Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen ist ein für die Schweizerische Nordostbahngesellschaft beziehungsweise ihre Rechtsnachfolger für die ganze Dauer ihrer Konzession, d. h. bis zum 23. Dezember 1957, verbindliches.

Hinwieder übernimmt die Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen die ihr gemäß dem gegenwärtigen Vertrag obliegenden Verpflichtungen auf die gleiche Zeitdauer in einer für sie selbst und ihre Rechtsnachfolger verbindlichen Weise.

Der Betrieb auf der Bahnstrecke Wettingen-Otelfingen wird doppelspurig ausgeführt.

Jede der kontrahirenden Gesellschaften wird ihre Züge technisch selbstständig über diese Bahnstrecke fahren lassen.

Die Feststellung der Fahrtenpläne auf der doppelspurig betriebenen Bahnstrecke Wettingen-Otelfingen findet im gegenseitigen Einverständnis statt. Alle Anordnungen, welche sich auf die Durchführung der vereinbarten Fahrordnungen, sowie auf die Ausführung allfälliger Extrazüge beziehen, gehen von der Betriebsverwaltung der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft aus, welcher überhaupt die Leitung und Überwachung des Fahrdienstes übertragen ist.

Der in solcher Weise abgeschlossene Vertrag wurde von den beidseitigen Verwaltungsräthen genehmigt und wir fügen hier nur noch bei, daß in demselben auch die gegenseitigen Beziehungen betreffend den Unterhalt der Bahn, deren Bewachung, die Besorgung des Dienstes auf den Stationen, die Haftbarkeit u. s. w. in einer Weise geordnet wurden, welche den in solchen Fällen in der Regel zur Anwendung kommenden Grundsätzen entspricht und uns daher zu keinen weiteren Ausführungen Veranlassung gibt.

Dagegen haben wir hier noch der Rückwirkung zu erwähnen, welche die Ausführung der Eisenbahn Baden-Niederglatt auf unsere Hauptlinie Zürich-Baden ausübt. Wenn unsere einspurige Bahn Niederglatt-Baden in Baden mit unserer

Stammlinie hätte verbunden werden wollen, so hätte dieser Anschluß nur in der Weise stattfinden können, daß jene sich auf der östlichen Seite des Tunnels an die Hauptlinie Zürich-Baden angeschlossen hätte und mittels eines dritten Gleises in den Bahnhof Baden eingeführt worden wäre. Dieser letztere hätte, um als Anschluß- und Auswechselungsstation dienen zu können, sehr vergrößert werden müssen. Aber abgesehen davon, daß eine ausreichende Vergrößerung der Station Baden sich bei den gegebenen technischen und lokalen Verhältnissen als nahezu unmöglich darstellte, würde die Erweiterung der Station, soweit sie überhaupt thunlich war, und die Anlage des dritten Tunnelgleises sehr erhebliche Kosten veranlaßt haben. Unter diesen Umständen hatten wir zu erwägen, ob sich nicht eine zweckmäßiger Lösung finden lasse. Als eine solche ergab sich nach sorgfältiger Prüfung die Verlegung eines Theils der Hauptlinie, nämlich der Bahnstrecke von Baden bis gegen Neuenhof, auf das rechte Limmatufer und die Bestimmung der Station Wettingen als Anschluß- und Auswechselungsstation. Diese Kombination mußte sich um so mehr empfehlen, als einerseits das Plateau von Wettingen sich vortrefflich für eine ausgedehntere Stationsanlage eignet, und als anderseits dadurch die schon längst als wünschbar anerkannte Beseitigung der Kurven auf dem linken Limmatufer bei Wettingen ermöglicht wird. Bedenken finanzieller Natur konnten nicht in die Waagschale fallen, da durch die Ersparnisse, welche durch den gemeinsamen Bau der Bahnstrecke Otelfingen-Baden erzielt werden, die Verlegungskosten der Hauptbahn und die Anlage des zweiten Limmatübergangs gedeckt werden.

Es erübrigts uns nur noch beizufügen, daß die Hauptlinie Zürich-Baden in ihrem Durchgang durch die Station Wettingen von der Linie Winterthur-Zofingen in keiner Weise berührt und daß somit der Betrieb der Schweizerischen Nordostbahn auch in der Folge auf dieser Hauptverkehrsader ein absolut unabhängiger und selbständiger sein wird.

In Folge des Vertragsabschlusses mit der Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen sind die Pläne für Otelfingen-Baden, welche wir dem Bundesrathen zur Genehmigung eingereicht hatten, zum größeren Theil hinfällig geworden, und es mußten neue Vorlagen auf Grund des Vertrages in Bearbeitung genommen werden. Als weitere Konsequenz ergab sich für uns die Nothwendigkeit einer Fristverlängerung, welche uns auch vom Bundesrathen in der Weise eingeräumt worden ist, daß für die ganze Linie Niederglatt-Baden die technischen und finanziellen Vorlagen bis spätestens den 31. Juli 1875 zu erfolgen und die Erdarbeiten bis dahin zu beginnen haben. Der Auflage betreffend die Vorlage der Pläne sind wir inzwischen bereits unter dem 27. Februar und 13. April d. J. nachgekommen.

Ein Ansinnen des Gemeinderathes Baden, dahin gehend, daß an der Limmatbrücke bei Baden auch ein Fußgängersteg angebracht werden möchte, haben wir in dem Sime erwiedert, daß ein solcher für die Zwecke und Bedürfnisse des Bahndienstes irgend welche Bedeutung nicht habe, daß wir aber unter Vorbehalt der nötigen technischen Maatzen gleichwohl geneigt seien, die dortige Eisenbahnbrücke entsprechend zu konstruiren, sofern uns für die dadurch verursachten, voraussichtlich nicht unerheblichen Mehrikosten Ersatz geleistet werde.

Die technischen Vorarbeiten für die rechtsrige Zürichseebahn sind auf der ganzen Linie eifrig betrieben worden, konnten aber zu einem vollständigen Abschluß noch nicht gebracht werden. Nur für die Strecke Rämistrasse-Stadelhofen-Tiefenbrunnen konnte die Auslage der Katasterpläne innerst der konzessionsgemäßen Frist erfolgen. Auf dieser Strecke wurden dann auch die Arbeiten in Angriff genommen, jedoch unter entsprechender Mittheilung an das Gründungskomitee und an den Stadtrath von Zürich wieder sistirt, als durch den letztern das Begehrten gestellt worden war, daß der Tunnel zweispurig ausgeführt werden solle. Diese Sistirung mußte, obßchon die genannte Behörde ihrem Begehrn nachträglich bloß die Bedeutung einer unverbindlichen Anregung bei den für Genehmigung der Baupläne kompetenten Oberbehörden belegte, doch fortdauern, bis letztere ihren Entschied gefällt hatten, der erst in jüngster Zeit erfolgte. Für die Baute selbst hatte dies übrigens den Vorteil, daß mittlerweile auch für die Zugrichtung von der Rämistrasse bis

zum Bahnhof Zürich die Erhebungen und Vorarbeiten ihren Abschluß soweit finden konnten, um für die bezeichnete Bahnstrecke die Auflage der Katasterpläne zum Zwecke der Grunderwerbung eintreten lassen zu können. Nicht soweit ist dagegen die Bearbeitung der Katasterpläne für die Linie Tiefenbrunnen-Rapperswil gediehen, wo die Frage, ob die Linie mehr längs des Sees gezogen, oder aber etwas höher an die Lehnen des rechten Seufers verlegt werden soll, unter allen Gesichtspunkten das sorgfältigste Studium erheischt.

Bei dieser Sachlage haben wir im Dezember v. J. an die Bundesversammlung das Gesuch gerichtet, die für den Beginn der Erdarbeiten und die Leistung des Finanzausweises festgesetzte Frist für den auf dem Gebiet des Kantons Zürich gelegenen Theil der rechtsrheinigen Zürichseebahn in gleicher Weise wie für den auf st. gallischen Gebiet gelegenen Theil zu bestimmen und sie also bis zum 31. Dezember 1875 zu erstrecken. Diesem Gesuch ist durch Bundesbeschuß vom 23. Dezember 1874 entsprochen worden. Die Baupläne für die Bahnstrecke vom Bahnhof Zürich bis Tiefenbrunnen sind mittlerweile dem Bundesrathe zum Zwecke der hoheitlichen Genehmigung unterbreitet worden.

Die Eisenbahnunternehmung Effretikon-Wehikon-Hinwil hat sich als selbständige Unternehmung konstituiert und organisiert und wir stehen zu derselben, abgesehen von unserer finanziellen Beteiligung, vorerst nur in soweit in näheren Beziehungen, als wir die Bauleitung und die administrative Geschäftsbeförderung während der Bauzeit übernommen haben. Im Übrigen verweisen wir auf die, diese Unternehmung betreffende, unserm Berichte angefügte Rechnung.

Ebenso hat sich auch die Eisenbahnunternehmung Sulgen-Bischöfszell-Goßau definitiv konstituiert. Der mit ihr abgeschlossene Betriebsvertrag, über den wir schon letztes Jahr berichtet haben, hat unter dem 13. März 1875 die Genehmigung der Bundesversammlung erhalten.

Was die aargauischen Seitenbahnen betrifft, so hat sich die in unserm vorjährigen Bericht angeführte Situation wesentlich nicht geändert. Wir haben, soweit es sich um die Wynenthalbahn handelt, gemäß dem Wunsche des betreffenden Komitee der befreundeten Landesgegend bis zum 31. Dezember d. J. Zeit gegeben, sich über die Annahme der mit dem Komitee vereinbarten Bedingungen auszusprechen. Sofern die Annahme erfolgen wird, werden sich auch noch die Verwaltungsräthe der Schweizerischen Centralbahn und der Schweizerischen Nordostbahn abschließlich in Betreff des fraglichen Vertrages zu entscheiden haben.

Die Eisenbahnunternehmung Wohlen-Bremgarten ist im Berichtsjahre auf Grundlage der im letzten Berichte angeführten Bedingungen aus dem Stadium der Projektion und Vorbereitung in dasjenige der Bauausführung übergegangen, welche der Schweizerischen Centralbahngesellschaft übertragen wurde. Die Konzessionsertheilung durch die Bundesversammlung ist am 16. Juni 1874 erfolgt und am 23. Dezember gl. J. die Frist für Einreichung der vorchriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst Statuten bis zum 1. Februar 1875 verlängert worden.

Nachdem im Berichtsjahre die technischen Erhebungen für die Eisenbahn Eßweilen-Schaffhausen zu Ende geführt waren, konnten mit dem Gründungskomitee für diese Bahn beziehungsweise mit der befreundeten Landesgegend die noch

pendenten Unterhandlungen wieder aufgenommen werden. Diese führten zum Abschluß eines förmlichen Vertrags auf Grund der Vereinbarung vom 15. Februar 1873 und, dieser entsprechend, sodann auch zu einer Verständigung betreffend das Tracé, sowie zur Feststellung der Statuten der für diese Unternehmung zu bildenden Gesellschaft, in deren Behörden die Schweizerische Nordostbahngesellschaft die ihr vertraglich zugesicherte Vertretung haben wird.

Es ist noch Sache des betreffenden Gründungskomitee, die Übertragung der von ihm erworbenen Konzessionen für die auf dem Gebiete der Kantone Zürich und Thurgau gelegenen Theile der Bahn zu veranlassen, während die Konzession für die Bahnstrecke auf dem Gebiete des Kantons Schaffhausen durch die neu gebildete Gesellschaft zu erwerben sein wird.

Auf den Wunsch der Eisenbahnunternehmung Wädensweil-Einsiedeln und unter Zustimmung des Verwaltungsrathes unserer Gesellschaft haben wir die Bau- und Betriebsleitung dieser Unternehmung und zwar im Wesentlichen auf Grund der nachfolgenden Bestimmungen übernommen:

Die Pläne für den Bau der Eisenbahn Wädensweil-Einsiedeln mit Oberbau nach dem System Wetli, beziehungsweise für die Vollendung dieser Bahn, nebst den bezüglichen Kostenvoranschlägen werden von der Direktion dieser Eisenbahnunternehmung herwärtiger Direktion zugestellt und sind für die Bauausführung der bezeichneten Eisenbahn maßgebend, immerhin in der Meinung, daß diejenigen Bemerkungen, welche die Direktion der Nordostbahn mit Bezug auf die Anlage und Einrichtung der Stationen zu machen Veranlassung nehmen sollte, thunlichst berücksichtigt werden sollen.

Die Anordnung und Leitung des Baues der erwähnten Eisenbahn Namens und in Folge dessen für Rechnung und Gefahr der Eisenbahngesellschaft Wädensweil-Einsiedeln nach Maßgabe der Baupläne und Voranschläge ist Sache der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft.

Die Bauausführung ist, unvorhergesehene technische Schwierigkeiten vorbehalten, in der Art zu fördern, daß die Betriebseröffnung spätestens auf den 1. Juni 1876 erfolgen kann.

Der Eisenbahngesellschaft Wädensweil-Einsiedeln liegt die Beschaffung des gesamten noch erforderlichen Anlagekapitals ob, welches laut Kostenvoranschlag auf Fr. 2,680,000 berechnet ist, und es hat deren Direktion für dasselbe der Nordostbahndirektion vor Beginn des Baues den Finanzausweis zu leisten. Sollten die wirklichen Anlagekosten unter Berechnung eines entsprechenden Betrages für die Nacharbeiten an der Bahn während der ersten 12 Monate nach eröffnetem Betrieb den Betrag des Voranschlages nicht erreichen, so ist die Eisenbahngesellschaft Wädensweil-Einsiedeln berechtigt, ihr Aktien- oder Obligationskapital entsprechend zu vermindern. Hinwieder ist sie verpflichtet, den sich ergebenen Mehrbedarf an Anlagekapital zu beschaffen und nachzuweisen, wenn in Folge unvorhergesehener Umstände oder in Folge von diesbezüglichen Beschlüssen oder unzureichender Voranschläge das Aktienkapital überschritten werden sollte.

Die Schweizerische Nordostbahngesellschaft wird der genannten Eisenbahngesellschaft für die Bauleitung und die gesamte administrative Verwaltung während der Bauzeit nur ihre effektiven Selbstkosten berechnen und auch diese nur insoweit, als die bezüglichen Ausgaben ausschließlich für die Eisenbahnunternehmung Wädensweil-Einsiedeln erfolgen; Ausgaben, welche für die Nordostbahn und die genannte Eisenbahnunternehmung gemeinschaftlich, und ohne daß sich die auf jede dieser beiden Bahnen entfallende Quote nachweislich ausscheiden ließe (Zentralverwaltung, technisches Centralbureau u. dgl.), erlaufen, werden demnach der Eisenbahngesellschaft Wädensweil-Einsiedeln nicht in Rechnung gebracht.

Die Schweizerische Nordostbahngesellschaft übernimmt Namens und in Folge dessen auf Rechnung und Gefahr der Eisenbahnunternehmung Wädensweil-Einsiedeln die gesamte Leitung und Verwaltung des Betriebes, und es liegen ihr somit alle und jede dahierigen Berrichtungen ob, welche immer es auch sein mögen. Bei allen diesen Berrichtungen verfährt die Schweizerische Nordostbahngesellschaft nach Mitgabe der Konzession und der Gesetze und Vorschriften des Bundes, im Übrigen aber nach freiem besten Ermessen.

Sollte in Folge der Anwendung des Wettsischen Spezialsystems den Vorschriften der Konzession nicht in allen Theilen Folge gegeben werden können, so ist es Sache der Eisenbahngesellschaft Wädensweil-Einsiedeln, bei den kompetenten Behörden die nöthigen Konzessionsänderungen zu erwirken.

Die Schweizerische Nordostbahngesellschaft übernimmt ferner den Unterhalt der Eisenbahn Wädensweil-Einsiedeln nebst allen Zubehörden auf Rechnung und Gefahr dieser Eisenbahnunternehmung.

Die Schweizerische Nordostbahngesellschaft wird für den Dienst der Eisenbahn Wädensweil-Einsiedeln die erforderliche Zahl von Lokomotiven anschaffen und gegen eine jährliche Entschädigung von 10 Prozent für Zins und Amortisation auf der Eisenbahn Wädensweil-Einsiedeln in den Betrieb stellen.

Für die von ihr zu liefernden Wagen hat die Schweizerische Nordostbahngesellschaft eine zu vereinbarende, den technischen Verhältnissen der Linie Wädensweil-Einsiedeln entsprechende Entschädigung für Unterhalt, Verzinsung und Amortisation zu beziehen; die diesbezügliche Vereinbarung hat jedenfalls vor Eröffnung der fraglichen Eisenbahn zu erfolgen.

Bis zum 31. Dezember 1878 wird die Schweizerische Nordostbahngesellschaft, abgesehen von den vorhin erwähnten Entschädigungen, der Eisenbahnunternehmung Wädensweil-Einsiedeln für die Besorgung des gesamten Betriebsdienstes und des Unterhalts der bezeichneten Linie, wobei auch die Reparatur und der Unterhalt der zum Betriebe derselben verwendeten Lokomotiven inbegriffen ist, alle diejenigen Ausgaben in Rechnung bringen, welche durch den Betrieb und Unterhalt der genannten Eisenbahn veranlaßt werden; dagegen wird sie für diejenigen Leistungen, welche in den Geschäftskreis ihrer eigenen Zentralverwaltung fallen, eine Entschädigung nicht beanspruchen. Vom 1. Januar 1879 an hat die Entschädigung der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft durch die Eisenbahngesellschaft Wädensweil-Einsiedeln in der Weise zu erfolgen, daß die erstere für ihre sämtlichen Leistungen zum Zwecke des Betriebs und Unterhalts der Eisenbahn Wädensweil-Einsiedeln vollen Ersatz findet.

Der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft liegt gegenüber Ansprüchen jeder Art, welche in Folge des Baues oder des Betriebes der Eisenbahn Wädensweil-Einsiedeln von Dritten erhoben werden könnten, keinerlei Haftpflicht ob; Entschädigungen, welche in Folge solcher Ansprüche geleistet werden müssen, sind der bezeichneten Eisenbahnunternehmung beziehungsweise der Bau- oder Betriebsrechnung derselben zu belasten. Dagegen wird die Schweizerische Nordostbahngesellschaft der Eisenbahngesellschaft Wädensweil-Einsiedeln für diejenigen Beträge Rechnung halten, welche in Folge des Rückspralls auf allfällige fehlbare Beamte und Angestellte oder dritte Personen erhältlich gemacht werden können.

In den nachstehend bezeichneten Fällen, beziehungsweise für die nachstehend bezeichneten Gegenstände wird die Nordostbahndirektion die Zustimmung der Gesellschaftsorgane der Eisenbahnunternehmung Wädensweil-Einsiedeln einholen:

A. Mit Bezug auf den Bau:

1. Für alle auf den Bau bezüglichen Verträge, welche den Betrag von Fr. 50,000 erreichen resp. überschreiten;
2. Für alle Ausgaben, welche im Voranschlage nicht vorgesehen sind oder denselben überschreiten, sofern die bezügliche Mehrausgabe den Betrag von Fr. 15,000 übersteigt.

B. Mit Bezug auf den Betrieb:

1. Für die auf der Eisenbahn Wädensweil-Einsiedeln in Anwendung zu bringenden Tarifnormen für den Personen- und Güterverkehr, abgesehen von einschlägigen Anordnungen, welche einen mehr vorübergehenden Charakter haben;
2. Für die Zahl der täglichen, fahrplännäßig auszuführenden Züge;
3. Für das in Anwendung zu bringende Wagenklassensystem;
4. Für die jeweiligen Fahrtenpläne, immerhin in der Meinung, daß dabei auf thunlichste Ausnützung des Fahrmaterials gebührende Rücksicht zu nehmen ist.

Je auf Schluß des Kalenderjahres, das erste Mal auf Schluß desjenigen, in welchem der Betrieb begonnen hat, wird die Nordostbahndirektion der Eisenbahngesellschaft Wädenswil-Einsiedeln über die auf dieser Eisenbahn erzielten unmittelbaren und mittelbaren Einnahmen, sowie über alle von jener für Rechnung der fraglichen Eisenbahnunternehmung bestrittenen Ausgaben genaue Rechnung stellen. Dabei hat es die Meinung, daß die sämtlichen Einnahmen zunächst zur Deckung der von der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft gemachten Ausgaben, beziehungsweise der ihr nach Maßgabe des gegenwärtigen Vertrages zukommenden Entschädigungen verwendet werden. Sollten die von der Nordostbahnverwaltung für Rechnung der Gesellschaft Wädenswil-Einsiedeln bezogenen Einnahmen zur Deckung ihrer Ausgaben nicht ausreichen, so wird die letztere Gesellschaft die Differenz jeweils begleichen.

Der Vertrag ist auf die Dauer von 6 Jahren abgeschlossen. Er tritt aber nur in Kraft:

- a. wenn innerhalb zwei Monaten, vom Datum des Vertragsabschlusses an gerechnet, der Finanzausweis von der Eisenbahngesellschaft Wädenswil-Einsiedeln geleistet wird und
- b. innerhalb der gleichen Frist die Gemeinden Wädenswil und Einsiedeln sich mit dem Vertrag einverstanden erklärt und dem entsprechend die solidarische Haftbarkeit für die Erfüllung der vertragsgemäß der Eisenbahnunternehmung Wädenswil-Einsiedeln obliegenden Verbindlichkeiten übernommen haben werden.

Der Vertrag wird hinfällig, wenn es sich wider Erwarten nach eröffnetem Betrieb herausstellen würde, daß das zur Anwendung gebrachte Bau- und Betriebssystem einen regelmäßigen und sicheren Betrieb nicht ermöglicht, und eine Vereinbarung über Anwendung eines andern Systems nicht zu Stande kommen sollte.

Die Eisenbahngesellschaft Wädenswil-Einsiedeln hat vor Allem Werth darauf gelegt, die Leitung des Baues und Betriebes dieser Linie in der Hand unserer Verwaltung zu wissen, und hierin lag für sie, wie für die an ihrer Unternehmung beteiligten Gemeinden der Hauptbestimmungsgrund für den Abschluß des Vertrages. Abgesehen hiervon, werden von unserer Gesellschaft mit Bezug auf die Kosten der Zentralverwaltung und auf die Beschaffung des Betriebsmaterials Leistungen übernommen, zu denen wir uns namentlich durch die Erwagung, daß die Eisenbahn Wädenswil-Einsiedeln unserer Hauptlinie eine gewisse Verkehrsvermehrung zuführen werde, bestimmen ließen. Im Übrigen bedürfen die oben angeführten Vertragsbestimmungen wohl keines weiteren Kommentars.

Wir fügen nur noch bei, daß der Vertrag sowohl die Ratifikation der Gesellschaftsbehörden der Eisenbahn Wädenswil-Einsiedeln als auch die Zustimmung der Gemeinde-, beziehungsweise Bezirksversammlungen von Wädenswil und Einsiedeln erhalten hat.

An dieser Stelle wollen wir nicht unerwähnt lassen, daß auch im abgelaufenen Jahre mehrfache Anregungen und Gesuche zu dem Ende an uns gelangt sind, um eine Mitbeteiligung unserer Gesellschaft an weiteren neuen Eisenbahn-Projekten zu veranlassen. Wir haben alle diese Anregungen ohne Ausnahme ablehnen zu sollen geglaubt, von der Ansicht geleitet, daß die Nordostbahn durch den Ausbau derjenigen Linien, zu welchen Sie uns bis anhin ermächtigt haben, in einem Maße entwickelt und vervollständigt werde, welche sie vollkommen befähigen dürfte, nicht nur allen begründeten Bedürfnissen des Verkehrs nach seinen wesentlichen Richtungen gerecht zu werden, sondern auch den in der Folge etwa auftretenden Konkurrenzverhältnissen in wirkamer Weise entgegenzutreten.

Während wir es auf diese Weise vermieden haben, die Schweizerische Nordostbahngesellschaft bei neuen Unternehmungen finanziell zu engagiren, wird es uns anderseits durch die Fristverlängerungen, deren wir in unserer vorhergehenden Berichterstattung zu erwähnen die Ehre hatten und die übrigens je im einzelnen Fall ihre vollständige Begründung in den gegebenen thatfächlichen Verhältnissen gefunden haben, möglich gemacht, die Ausführung der beschlossenen neuen Linien auf Grund gehörig vorbereiteter Pläne ins Werk zu setzen und auch die Beschaffung der dafür noch erforderlichen Kapitalien auf eine Reihe von Jahren zu verteilen.

Glaubten wir, die soeben erwähnte Zurückhaltung in Betreff neuer Eisenbahnenprojekte beobachten zu sollen, so erachteten wir es hinwieder der Stellung der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft durchaus entsprechend, mit Bezug auf die Transportanstalt, welche bisher den Verkehr der beiden Zürichseeufer bedient hat, einen andern Standpunkt einzunehmen. Besprechungen, welche zwischen uns und der Direktion der Dampfschiffgesellschaft für den Zürichsee über die künftigen gegenseitigen Beziehungen gepflogen worden, führten uns zu der Überzeugung, daß es sehr schwer sein werde, die eintretenden Konkurrenzverhältnisse in befriedigender Weise zu ordnen, und wenn wir auch keinen Zweifel darüber hatten, daß die Bahunternehmung in ihrer Wirksamkeit durch die selbständige Fortdauer der genannten Gesellschaft nicht allzusehr beeinträchtigt werden könnte, fanden wir doch wünschbarer, eine gegenseitig unterstützende Thätigkeit der beiden Transportanstalten anzubahnen, statt einen weder ihnen noch den Anwohnern des Zürichsees dauernde Vortheile versprechenden Konkurrenzkrieg herbeizuführen. Hierdurch geleitet traten wir auf Verkaufsangebote betreffend die Dampfschiffe und die dazu gehörenden Einrichtungen und Zubehörden ein und beantragten dem Verwaltungsrath unserer Gesellschaft den Ankauf dieser Objekte unter folgenden Bedingungen:

Die Dampfschiffgesellschaft für den Zürichsee verkauft der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft die nachstehend bezeichneten ihr angehörenden Objekte, nämlich:

1. ihren sämtlichen Besitz an Immobilien gemäß Inventar;
2. ihre 13 Dampfboote;
3. ihr gesammtes Waarenschiffsmaterial auf Grund des durch Inventar am 31. Dezember 1874 sich ergebenden Bestandes;
4. ihr gesammtes Mobiliar, ebenfalls nach dem auf den 31. Dezember 1874 sich ergebenden Bestand.

Die genannte Dampfschiffgesellschaft tritt ferner alle ihr zustehenden Rechte aus dem mit den Herren Escher Wyss & Cie. unterm 5. März 1874 abgeschlossenen Vertrag betreffend die Lieferung eines Salondampfers an die Schweizerische Nordostbahngesellschaft in der Meinung ab, daß dieser Salondampfer in das Eigenthum der letztern übergeht; die Dampfschiffgesellschaft leistet der Käuferin den Nachweis, daß der Lieferant hiermit einverstanden und daß derselbe von der ersten für den vollen Betrag der vertragsgemäßen Lieferungssumme befriedigt worden ist.

Als Gegenwerth für die von ihr erworbenen oben angeführten Objekte übergibt die Käuferin der Dampfschiffgesellschaft für den Zürichsee 2300 liberirte, auf den Inhaber lautende Nordostbahn-Aktien mit Dividendengenüß vom 1. Januar 1875 an.

Der Verwaltungsrath der Schweizerischen Nordostbahn genehmigte den Vertrag, indem er den vorliegenden Fall, gleich wie frühere Anschaffungen von Dampfschiffen, auf Grund von § 29 Ziff. 2 der Statuten definitiv erledigte.

Bekanntlich bietet nach der Ansicht der schweizerischen Geologen die Gegend des Bezirkes Rheinfelden in der Schweiz fast einzig die Hoffnung, die wirkliche Steinkohlenformation in einer erreichbaren Tiefe aufzufinden; unter den Auspizien der Aargauischen Bank, welche vom Kanton Aargau die ausschließliche Konzession erwarb, auf dem Gebiete des genannten Bezirkes nach Steinkohlen zu bohren und die allfällig entdeckten Kohlenlager auszubeuten, ist eine Schweizerische Steinkohlenbohrgesellschaft mit einem Kapital von Fr. 600,000 gegründet worden, mit dem Zwecke, diese Konzession auszuführen und zu dem Ende zunächst einige Bohrversuche vorzunehmen. Stößt die Bohrgesellschaft auf ein Kohlenlager, so haben ihre Aktionäre das Vorzugsrecht auf die Aktien der zur Bebauung des Lagers zu gründenden Steinkohlenausbeutungsgesellschaft.

Es ist zwar gegründete Aussicht vorhanden, daß das für die Bohrunternehmung fixirte Aktienkapital zur Erreichung des zunächst vorgestellten Ziels, d. h. voller Gewißheit über das Vorhandensein oder Nichtvorhandensein von bauwürdigen Kohlenlagern, nur theilweise in Anspruch genommen werden wird; allein die Gründer haben sich auf den Standpunkt gestellt, eine Gesellschaft zu bilden, deren Kapital auch unter den schwierigsten Voraussetzungen Gewähr bietet, daß die für die wirtschaftliche Wohlfahrt unseres Landes so hochwichtige Frage ihre vollständige Lösung finden kann.

Die Aargauische Bank übernahm von vorneherein Fr. 240,000 in Aktien der Bohrgesellschaft und wandte sich für die weitere Beschaffung des Aktienkapitals an Privaten und Industrielle und ganz besonders an mehrere schweizerische Eisenbahngesellschaften, welche sich von der für sie so bedeutungsvollen Unternehmung nicht fern halten konnten. Gleich den Gesellschaften der Gotthardbahn und der Schweizerischen Zentralbahn erklärten wir uns daher Namens der Nordostbahngesellschaft zur Übernahme von Aktien im Betrage von Fr. 50,000 bereit.

Die Gesellschaft hat sich konstituiert und die Vorbereitungen für den ersten Bohrversuch haben bereits begonnen.

II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen.

Auch im Jahr 1874 war die Vereinigung schweizerischer Eisenbahnverwaltungen wiederholt in der Lage, gegenüber den Bundesbehörden rücksichtlich beabsichtigter gesetzgeberischer und administrativer Erlassen und deren Vollziehung sich zu äußern, sowie über Verhältnisse des Eisenbahnwesens zu berichten. Von besonderer Tragweite unter den in solcher Weise gemeinsam mit den übrigen schweizerischen Bahnverwaltungen behandelten Gegenständen sind die Gesetzesentwürfe betreffend den Transport auf Eisenbahnen und betreffend die Haftpflicht für Tötungen und Verletzungen; leider wurde dem Wunsche der Bahnverwaltungen, vor definitiver Berathung derselben durch die eidgenössischen Räthe ihre Ansichten über die einzelnen Bestimmungen mündlich entwickeln zu können, nur in sehr unzureichendem Maße entsprochen und mußten dieselben mit einer nochmaligen summarischen Darlegung ihrer hauptfächlichsten Einwendungen auf schriftlichem Wege sich begnügen. Im Ganzen fanden diese Einwendungen wenig Berücksichtigung; immerhin ist dem Umstände, daß in den Kommissionen, namentlich in derjenigen des Nationalrathes, wenigstens einige des Eisenbahnwesens kundige Mitglieder sich befanden, zu verdanken, daß eine nicht unerhebliche Anzahl von Bestimmungen des ursprünglichen Gesetzesentwurfes über den Eisenbahntransport, welche nicht allein den finanziellen Interessen der bestehenden Bahnen, sondern auch der Entwicklung des schweizerischen Eisenbahnwesens nachtheilig zu werden drohten, schließlich in Annäherung an die von den Bahnverwaltungen kundgegebenen Anschauungen geordnet wurden. Von den übrigen Gegenständen, welche Veranlassung zu Erörterungen mit den Bundesbehörden bildeten, erwähnen wir folgende: 1) Ausnahmstarife für Lebensmittel zu Zeiten der Theurung; die Bahnverwaltungen hoffen, ebensowohl die Erfolgsmöglichkeit diesfälliger Maßnahmen, als den Mangel halbwegs ausreichender Gründe dafür bei den eigenthümlichen Verhältnissen der Schweiz in ihrem einschlägigen Memorial an das Eisenbahndepartement überzeugend nachgewiesen zu haben. 2) Tarbegünstigungen für Arbeiter; die außerordentlich niedrigen Abonnementstarife der Nordostbahn, welche allen Klassen der Bevölkerung zu gut kommen, scheinen die Möglichkeit weitergehender Anforderungen an sie zum Voraus auszuschließen. 3) Krankentransporte; die Bahnverwaltungen einigten sich auf einen sachbezüglichen Spezialtarif, der seither in Kraft getreten ist, für das Nordostbahnnetz übrigens noch eine Ergänzung im Sinne weiterer Erleichterung solcher Transporte durch besondere Tarifbestimmungen für die neuen, demnächst in Zirkulation zu setzenden Krankenwagen erhalten soll. 4) Frei-sonntage des Bahnpersonals; da die Auffassungen der Bahnverwaltungen über die Tragweite und die Gründe der Gesetzesbestimmung, wonach den Bahnangestellten je der dritte Sonntag freizugeben ist, etwas von einander abweichen, traten dieselben hierüber mit dem Eisenbahndepartement in getrennte Korrespondenz und führte speziell unsere Verwaltung auf erfolgte Aufforderung den Nachweis, daß sie die erwähnte Bestimmung überall, wo es möglich war, ihrem strikten Wortlaut nach vollzogen habe, und daß diejenigen Angestellten, bei welchen dies aus Gründen der Betriebsicherheit unterblieb, öfterer Ruhetage, als das Gesetz verlange, wenn auch nicht gerade je am dritten Sonntag, sich zu erfreuen haben. 5) Eisenbahnstatistik; weil die beabsichtigte Aufstellung eines neuen Formulars für die schweizerische Eisenbahnstatistik sich

verzögerte, lieferten die Bahnverwaltungen dem Eisenbahndepartement im Herbst des Berichtsjahres auf Grund des für die Statistik des Jahres 1868 seiner Zeit angenommenen Formulares die für eine Statistik des Jahres 1873 erforderlichen Daten und erklärten zugleich die Geneigtheit, wo möglich ihre Geschäftsberichte und Rechnungen für die Folge so einzurichten, daß die schweizerische Eisenbahndstatistik unmittelbar auf Grund derselben bearbeitet werden könne.

Daneben war die Vereinigung schweizerischer Eisenbahnverwaltungen im Falle, in Fortführung ihrer Aufgabe der Förderung des Eisenbahnwesens durch gemeinsame Anordnungen eine bedeutende Zahl von Maßnahmen zu treffen, woraus wir nachstehende erwähnen: 1) Anbahnung einer Revision des im Jahr 1863 abgeschlossenen Übereinkommens über den direkten Verkehr; 2) Entwurf eines Übereinkommens über die gegenseitige Haftpflicht aus dem direkten Verkehr, verbunden mit neuen Bestimmungen über das Verfahren zur Regelung der Entschädigungsfordernungen im Sinne möglichster Vereinfachung und Beschleunigung; 3) Festsetzung der Grenzen und Bedingungen eines mit den schmalspurigen Bahnen, zunächst mit der Station Herisau, einzurichtenden direkten Personen- und Güterverkehrs; 4) Anbahnung periodischer Konferenzen der schweizerischen Eisenbahnbau- und Betriebsleute behufs Begutachtung ihnen überwiesener eisenbahntechnischer Fragen und behufs Anregung von Beschlüssen bei der Eisenbahnkonferenz zur Beseitigung von Übelständen und zur Erzielung von Fortschritten im Bau und Betrieb der Eisenbahnen.

Noch erwähnen wir, daß im Bestande der Vereinigung mehrfache Änderungen eintraten. Von bisherigen Mitgliedern traten aus die Ligne d'Italie, welches Unternehmen in den Betrieb der Westschweizerischen Bahnen überging, und die Bernische Staatsbahn, welche mit dem Unternehmen für den Bau der Bernischen Jurabahnen fusionirte und hiebei den Namen „Jura-Bern-Bahn“ annahm. Am Schluß des Berichtsjahres bestand sonach die Vereinigung aus folgenden fünf Mitgliedern: Westschweizerische Bahnen, Jura-Bern-Bahn, Schweizerische Zentralbahn, Schweizerische Nordostbahn und Vereinigte Schweizerbahnen. Im laufenden Jahre wird sie sich wieder um mehrere Mitglieder vermehren, indem der Lötsthalbahn, der Emmenthalbahn und der Schweizerischen Nationalbahn je auf den Zeitpunkt ihrer Betriebseröffnung der Eintritt in die Vereinigung gestattet wurde.

Wie wir schon im letzjährigen Geschäftsberichte angedeutet haben, erhielten die bisherigen Verträge mit der Schweizerischen Zentralbahn über den gemeinsamen Bau und Betrieb der Bözbergbahn, der Aargauischen Südbahn und der Linie Koblenz-Stein im Berichtsjahr eine wesentliche Ergänzung durch einen vom 4. April 1874 datirten Vertrag, welcher seither die Genehmigung der beiderseitigen Verwaltungsräthe erhielt. Hienach werden die genannten Bahnunternehmungen, einschließlich der Beteiligung der Zentralbahn und Nordostbahn bei der Linie Wohlen-Bremgarten, als eine einheitliche finanzielle Unternehmung behandelt, für deren Verbindlichkeiten die beiden Gesellschaften zu gleichen Theilen haften. Die für den Bau der genannten Linien erforderlichen Kapitalien werden unter solidarischer Gemeinschaft anleihensweise gegen 4½prozentige Obligationen erhoben. Am Gewinn oder Verlust ihres Betriebes partizipiren die beiden Gesellschaften zu gleichen Theilen; doch findet der Betrieb der Aargauischen Südbahn, so lange sie bloß bruchstückweise eröffnet ist, auf Rechnung des Baues statt, gemäß dem auch für die Theilstrecken der Gotthardbahn angenommenen Grundsätze. Die oberste Leitung dieser gemeinschaftlichen Unternehmung steht einem besondren Komitee zu, in welches die Verwaltungsräthe der beiden Bahngesellschaften je drei Mitglieder der Direktionen wählen, und das den Namen „Verwaltungskomitee der Gemeinschaftsbahnen“ trägt; das Präsidium desselben wechselt zwischen den beiden Gesellschaften je zu drei Jahren um. Neben demselben besteht eine besondere Kommission von zehn Mitgliedern für definitive Abnahme der Jahresrechnungen über den Bahnbau, den Bahnbetrieb und den Reservefond; die Mitglieder dieser Kommission werden je zur Hälfte von den beiden Verwaltungsräthen gewählt und dürfen dem Verwaltungskomitee nicht angehören. In den Betrieb der Gemeinschaftsbahnen, der auf Grund der weggleitenden Beschlüsse des Gemeinschaftskomitee zu erfolgen hat, theilen sich die Bahngesellschaften in der Art, daß die Zentralbahn den Betrieb der Südbahn, die Nordostbahn denjenigen der Bözbergbahn und der Linie Koblenz-Stein übernimmt. Für denselben bezieht die Zentralbahn eine

Entschädigung von Fr. 2. 40 Cts. per Lokomotivkilometer, die Nordostbahn (namentlich im Hinblick auf die schwierigeren Betriebsverhältnisse der Böözbergbahn) Fr. 2. 70 Cts. Diese Entschädigung bildet das Äquivalent für alle und jede aus dem Betrieb erwachsenden Ausgaben, einschließlich der Stellung des Betriebsmaterials. Ausgenommen sind nur: 1) die den Gemeinschaftsbahnen obliegenden Zinsbeiträge an das Baukapital der von ihnen mitbenutzten Bahnhöfe, Stationen und Bahnstrecken der Nordostbahn (Brugg, Ruppersweil, Aarau, Koblenz und Bahnstrecke Ruppersweil-Aarau) und der Zentralbahn (Pratteln, Muttenz, Basel und Bahnstrecke Pratteln-Basel); 2) die Kosten für weiteren Ausbau der Linien und vervollständigung ihrer technischen Ausstattung; 3) allfälliger Schaden, welcher durch höhere Gewalt, durch Verbrechen oder in Folge außerordentlicher Unglücksfälle entsteht; 4) die Gebühren für Feuerversicherung der Gebäude und des Mobiliars; 5) die Erfüllung besonderer Verpflichtungen gegenüber Dritten in Folge der Expropriationen, des Baues sc.; 6) die Materiallieferung für Erneuerung des Oberbaus; — diese Ausgaben werden, soweit sie nicht auf die Baurechnungen gehören, den Betriebsrechnungen der Gemeinschaftsbahnen besonders belastet. Jede Gesellschaft vertritt die von ihr betriebenen Bahnlinien nach Außen. Nach Ablauf von fünf Jahren kann der Vertrag beiderseits gekündigt werden.

Zum Anschluß an diesen Vertrag traten wir im Hinblick auf die uns nach demselben zufallende Tarbildung für die Böözbergbahn mit dem Direktorium der Zentralbahn in Verhandlung, um eine billige Verkehrsauflösung zwischen der genannten Bahn und den im ausschließlichen Eigenthum der Nordostbahn und Zentralbahn befindlichen Linien herbeizuführen und hiernach der Gefahr vorzubeugen, daß die Konkurrenzstellung dieser Bahnen zu einander auf die fernere freundschaftliche Fortbeförderung der gemeinschaftlichen Interessen Seitens der beiden Gesellschaften störende Rückwirkungen üben könnte. Wir verständigten uns in Folge dessen, die Ausscheidung des Verkehrs, an welchem die Böözbergbahn betheiligt ist, im Wesentlichen nach dem Prinzip der kürzeren Route stattfinden zu lassen, mit etwelcher Berechtigung des Umstandes, daß die Hauensteineroute wegen ihrer Steigungsverhältnisse bei gleichen Distanzen sich gegenüber der Böözbergroute in einem gewissen Nachtheile befindet. Personenbillette werden demzufolge zwischen den gleichen Stationen in der Regel nur über eine und zwar die kürzere Route erstellt; doch steht es jeder Gesellschaft frei, solche Billette zu den normalberechneten, also höhern Preisen auch über die längere Route auszugeben, falls die Distanz dieser Route diejenige der kürzeren nicht um zehn Prozent übersteigt. Der Güterverkehr wird überall nur über eine Linie geleitet, und zwar fällt insbesondere der Böözbergbahn derjenige zwischen folgenden Stationen zu: 1) Liestal bis Basel einer-, Brugg und ostwärts anderseits; 2) Pratteln bis Basel einer-, Schinznach anderseits; 3) Böözeneck bis Augst einer-, Ruppersweil, einschließlich der Südbahn, und weiter östlich anderseits; 4) Böözeneck bis Möhlin einer-, Aarau anderseits; 5) Böözeneck bis Frick einer-, Olten und westwärts anderseits; 6) Pratteln bis Basel einer-, Cham, Zug und weiter gegen Zürich anderseits. Durch diese Vereinbarung, welche übrigens spätestens auf den Zeitpunkt der Durchführung der Südbahn bis Rothkreuz einer Revision zu unterstellen sein wird, ist der von uns angestrebte Zweck erreicht und zugleich der Böözbergbahn vom Tage der Gröfzung an ein sehr starker Personen- und Güterverkehr gesichert worden. — Außerdem setzten wir uns, um die verhältnismäßig noch günstigen Chancen des Geldmarktes nicht unbunzt verstreichen zu lassen, mit der Zentralbahn über Erhebung eines gemeinsamen Anleihens ins Benehmen, noch ehe der Vertrag vom 4. April 1874 vollständig vereinigt war; wir werden uns hierüber im nächstfolgenden Abschnitt weiter äußern.

Wie schon im lebtjährigen Geschäftsbericht vorläufig erwähnt wurde, haben wir mit den Vereinigten Schweizerbahnen über die Gemeinschafts- und Konkurrenzverhältnisse zwischen den Zürichseebahnen, der Glattallinie und den Glarnerbahnen einen Vertrag vereinbart, welcher vom 1. Mai 1874 datirt ist und seither auch die Genehmigung der beiden Verwaltungsräthe erhalten hat. In diesem Vertrage wird der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen das ihr bisher nur auf kurze Kündigungsfrist zugestandene Mitbenutzungsrecht der Bahnstrecke Wallisellen-Zürich samt anliegenden Stationen auf die ganze Vertragsdauer zugesichert, während sie hinzieder auf die

gleiche Zeitdauer der Nordostbahngeellschaft das Recht der Mitbenutzung der Bahnstrecke Näfels-Glarus samt anliegenden Stationen, sowie der Stationen Ziegelbrücke und Rapperswyl einräumt; die wesentlichsten Grundsätze zur Ordnung dieser Gemeinschaftsverhältnisse wurden in den Vertrag niedergelegt, sollen aber für die einzelnen, in gemeinschaftliche Benutzung kommenden Objekte ihre genauere Ausführung durch Spezialverträge erhalten, deren Abschluß noch aussteht. Außerdem regelt der Vertrag die aus dem Bau der Zürichseebahnen neu erwachsenden Konkurrenzverhältnisse zu den Vereinigten Schweizerbahnen. Für den Personenverkehr werden hiernach die drei in Konkurrenz tretenden Linien zwischen Zürich und Ziegelbrücke, beziehungsweise Glarus, nämlich durch das Glatthal, über das linke und über das rechte Zürichseeufer infofern als gleichberechtigt anerkannt, als über alle drei Routen, soweit eine der beiden Gesellschaften es verlangt, Billette zu den gleichen, nach der kürzesten, beziehungsweise wohlfeilsten Route gebildeten Tarifen erstellt werden; die Auswahl der zu benützenden Route wird dem freien Ermeessen des einzelnen Reisenden überlassen. Für den Güterverkehr erfolgt die Tarifbildung ebenfalls nach der kürzesten, beziehungsweise wohlfeilsten Route, und es wird derselbe in folgender Weise unter die vorbenannten Konkurrenzlinien verteilt: 1) Der Verkehr zwischen den Stationen der linkufrigen Zürichseebahn von Enge aufwärts und sämtlichen Glarnerstationen, ferner derjenige zwischen Zürich, Orlikon, Wallisellen und weiter einer- und Emmenda bis und mit Lintthal anderseits fällt ausschließlich der Nordostbahn zu. 2) Umgekehrt erhalten die Vereinigten Schweizerbahnen den ganzen Verkehr zwischen Wallisellen, Dietlikon und weiter einer-, Schmerikon und weiter östlich anderseits, ferner denjenigen zwischen den Stationen der Glatthal-, Linth- und Glarnerlinie von Dübendorf bis Lintthal unter sich. 3) Der Verkehr zwischen den Stationen der rechtsufrigen Zürichseebahn von Stadelhofen bis Feldbach und den Glarnerstationen wird in der Weise getheilt, daß derjenige mit den Stationen Näfels bis Glarus den Vereinigten Schweizerbahnen, derjenige mit den hintern Glarnerstationen der Nordostbahn zufällt. 4) Der Verkehr von Zürich, Orlikon, Wallisellen und weiter mit den vordern Glarnerstationen, ferner derjenige von Zürich und Orlikon mit Ziegelbrücke, Weesen und weiter östlich wird je zur Hälfte über die linkufrige Zürichseebahn und über Rapperswyl geleitet in der Art, daß die der Route über Rapperswyl zugetheilte Hälfte für die Strecke Zürich-Rapperswyl wieder häufig zwischen der rechtsufrigen Zürichseebahn und der Glatthalbahn verteilt wird. Bis zur Eröffnung der rechtsufrigen Zürichseebahn verbleiben die derselben bestimmten Verkehrsquoten den Vereinigten Schweizerbahnen. Durch diesen Vertrag, welcher bis Ende 1884 fest abgeschlossen ist, wird der linkufrigen Zürichseebahn, neben dem ihr in Aussicht stehenden bedeutenden Lokalverkehr, ein erheblicher Transitverkehr gesichert. — Noch erwähnen wir, daß anlässlich der Unterhandlungen über den vorstehenden Vertrag auch vorläufige Auseinandersetzungen mit den Vereinigten Schweizerbahnen über die aus dem Bau der Linie Effretikon-Wekikon-Hinwil sich ergebenden Gemeinschafts- und Konkurrenzverhältnisse stattfanden, die ebenfalls eine Verständigung auf billiger Grundlage in gewisse Aussicht nehmen lassen.

Die Gotthardbahn wird bekanntlich auf zwei Punkten, in Zug und in Luzern, an das Nordostbahnnetz anschließen. Der für letzteres wichtigere dieser beiden Anschlußpunkte, welcher insbesondere auch auf die Bestimmung des Trasee der Zweiglinie Thalwil-Zug zurückwirken wird, gab uns im Berichtsjahre noch keinen Anlaß zu Unterhandlungen, indem die beiderseitigen technischen Vorarbeiten hierfür noch nicht ausreichend vorgerückt waren. Dagegen fanden wiederholte Besprechungen über den Anschluß in Luzern statt, zunächst zwischen der Gotthardbahn einer-, der Zentralbahn und Nordostbahn als Eigenthümern des jetzigen Bahnhofes Luzern anderseits, hernach mit Bezug der neuen Bahunternehmungen, welche in den Bahnhof Luzern einmünden werden oder einzumünden beabsichtigen (Bern-Luzernbahn, Brünigbahn, Jura-Gotthardbahn), zum Theil unter Mitwirkung und Leitung des schweizerischen Eisenbahndepartements. Bis jetzt ist indessen ein bestimmtes Ergebniß nicht erzielt worden, indem die von der Gotthardbahn beabsichtigte Anlegung eines allen in Luzern einmündenden Linien gemeinsamen Bahnhofes an der sogenannten Halde sowohl Seitens der Behörden als auch einer

Mehrzahl der beteiligten Bahnverwaltungen beanstandet wird und außerdem die Ansichten über Deckung der großen Kosten, welche aus dieser Bahnhofsanlage, dem Aufgeben des gegenwärtigen Bahnhofes, dem Anschluß der Zentral- und Nordostbahn an den projektierten Bahnhof und der mutmaßlich notwendig werdenden Errichtung mindestens einer Personenstation auf der untern Seite der Stadt Luzern im Untergrund resultiren würden, noch bedeutend auseinandergehen.

Mittlerweile rückte die Bern-Luzernbahn ihrer Vollendung entgegen und trafen die Zentralbahn und Nordostbahn mit derselben eine Verständigung, wonach sie ebenfalls in den jetzigen Bahnhof Luzern einmünden und zu den üblichen Bedingungen zur Mitbenutzung desselben zugelassen wird. Daran anschließend stand noch eine spezielle Verständigung zwischen der Bern-Luzernbahn und der Nordostbahn statt, gemäß welcher der Personen- und Gepäckdienst der ersten vom Personal der letzteren besorgt werden wird.

Nach verschiedenen Richtungen wurden Vertragsunterhandlungen notwendig mit den Eisenbahnunternehmungen Winterthur-Singen-Kreuzlingen und Winterthur-Zofingen, welche seither unter dem Namen „Schweizerische Nationalbahn“ sich zu einer einheitlichen Unternehmung vereinigt haben. Des über den gemeinsamen Bau der Bahnstrecke Baden-Otelfingen abgeschloßenen Vertrages ist im ersten Abschnitt schon gedacht worden, und es bleibt uns hier nur beizufügen, daß darin auch über einheitliche Tarifbildung für den Lokalverkehr zwischen Otelfingen und Wettingen und über Beförderung dieses Verkehrs durch die Bahnzüge der beiden Gesellschaften die erforderlichen Bestimmungen enthalten sind. Über die Mitbenutzung des Bahnhofes Konstanz durch die Unternehmung Winterthur-Singen-Kreuzlingen ist mit derselben, durch die Verwaltung der Großh. Badischen Staatseisenbahnen und unsere Direktion gemeinsam, am 3. Juli 1874 ein Vertrag auf den üblichen Grundlagen abgeschlossen worden; hienach findet die neue Linie ihren Endpunkt in Konstanz und nicht, wie in den Konzessionen ursprünglich vorgesehen wurde, in Kreuzlingen. Immerhin ist nach den Anordnungen der Bundesbehörden auch ein direktes Bahngleise, mit Beiseitellassung von Konstanz, zwischen Emmishofen und Kreuzlingen zu erstellen, worüber die Unterhandlungen mit unserer Gesellschaft noch nicht vollständig abgeschlossen sind. Endlich erwähnen wir der Unterhandlungen über Mitbenutzung des Bahnhofes Winterthur durch die neu in Winterthur ausmündenden Linien und die dadurch nötig werdenden Erweiterungsbauten an diesem Bahnobjekte, ferner über Anlehnung der Linie Winterthur-Zofingen an die Nordostbahnstrecke Winterthur-Effretikon, endlich betreffend Überführung derselben über die Linie Orlikon-Bülach bei der Station Glattbrugg; wir glauben, eine Einigung über alle diese Punkte für das laufende Jahr in Aussicht nehmen zu können.

Im Berichtsjahre geschahen nach mehreren Richtungen Schritte, um die direkten Verkehrsbeziehungen, in welchen die Schweizerische Nordostbahn zu ausländischen Bahnen steht, abermals zu erweitern. Die betreffenden Unterhandlungen wurden zwar durch die neue schweizerische Eisenbahngesetzgebung, welche in verschiedenen Punkten die Bahnen stärker belastet als irgend eine ausländische Gesetzgebung und zugleich die Freiheit ihrer Bewegung mehr einengt, mehrfach verzögert und erschwert; doch hoffen wir, die angestrebten Ziele, soweit sie im Berichtsjahre noch unerreicht blieben, im laufenden Jahre erreichen zu können, unterstützt durch das Entgegenkommen wenigstens einiger der beteiligten ausländischen Verwaltungen, theilweise freilich nur dadurch, daß wir uns der Gefahr aussetzen, für manche Verluste, Beschädigungen oder Verspätungen von Transportgütern im Auslande aufkommen und bedeutende Entschädigungen bezahlen zu müssen, ohne den Regress auf die fehlbaren Bahnen mit Erfolg nehmen zu können. Freilich liegt den schweizerischen Bahnverwaltungen der Gedanke sehr nahe, solchen Vorgängen, die fast noch mehr durch ihre augenscheinliche Ungerechtigkeit als durch ihre finanzielle Tragweite peinlich berühren werden, durch Verzicht auf das bisherige Bestreben nach Erweiterung

ihrer direkten Verkehrsgebiete möglichst auszuweichen; unsere Direktion glaubt jedoch diesen Weg, die nachtheiligen Folgen der neuen Gesetzgebung abzuschwächen, wenigstens einstweilen, so lange nicht schlimme finanzielle Erfahrungen von großer Tragweite sie dazu zwingen, nicht betreten, sondern ihre Anstrengungen zunächst dahin richten zu sollen, daß die direkten Verkehre mit dem Ausland sich den Forderungen der heutigen Gesetzgebung etwas besser anpassen. So lange nicht die ausländische Gesetzgebung hierin fördernd eingreift, werden freilich solche Bemühungen nach den bisherigen Erfahrungen nurtheilweise Erfolg haben. Auch wird nicht selten eine Erhöhung der Tarife die Bedingung dieses Erfolges sein, indem schon jetzt ausländische Bahnverwaltungen, um den schweizerischen Bahnen den verlangten Abzug in gewissem Umfange gewähren zu können, die Einrechnung eines Tarzuschlages für ihre Transportstrecke auf allen Sendungen oder wenigstens auf denjenigen von höherem Werthe behufs Ausgleichung des erhöhten Risiko als nothwendig erklären. Derartige Tarif erhöhungen haben wir natürlich ebenso sehr wie das davon betroffene Publikum zu bedauern, weil dadurch die Konkurrenzfähigkeit der schweizerischen Bahnen gegenüber den ausländischen, die sich einer milderer Gesetzgebung erfreuen, geschmälert wird.

Wir waren, um in's Einzelne einzutreten, bestrebt, die direkten Verkehrsbeziehungen zum Elsaß-Lothringischen Bahngebiete, welche durch dessen Übergang an das deutsche Reich zerrissen worden sind, wieder in größerem Umfange anzuknüpfen, und hatten uns dabei eines entgegenkommenden Verhaltens der Verwaltung der Reichseisenbahnen zu erfreuen. Wenn wir dessenungeachtet in dieser Richtung aus dem Berichtsjahre noch keine sehr bedeutenden Ergebnisse zu melden haben, so erklärt sich dies daraus, daß passend gefunden wurde, vor Eröffnung der Bölgbergbahn, womit die Nordostbahn einen erheblich abgekürzten Weg nach den Reichseisenbahnen erhalten wird, nur noch die unentbehrlichsten Maßnahmen zu treffen; es waren dies die Einrichtung eines direkten Personen- und Gepäckverkehrs zwischen den bedeutenderen Stationen unsers Netzes einer- und Mülhausen, Straßburg und Altmünsterol (Übergangsstation auf die französische Ostbahn) anderseits, diejenige eines solchen Verkehrs ab Zürich via Straßburg, Metz, Luxemburg nach Brüssel, Ostende und London, endlich die Errichtung neuer Saarkohlen tarife. Hieran werden sich demnächst anreihen: Gütertarife zwischen der Ostschweiz und den wichtigeren Stationen des nördlichen Elsaßes und von Deutsch-Lothringen, beziehungsweise Belgien, ein Tarif für Gütertransporte jeder Art zwischen Zürich einer- und Antwerpen und London anderseits, ein Courier-Gütgeldienst zwischen Zürich und London über Ostende, direkte Ruhrkohlen tarife über die linksrheinische Route, endlich Gütertarife zwischen der pfälzischen Station Ludwigshafen und der Ostschweiz. Mit Errichtung direkter Tarife nach dem übrigen Netze der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen glaubt man beiderseits fernerhin zuwarten zu sollen, bis die in Deutschland noch immer pendente Frage der Gütertarife sich abgeklärt haben wird.

Durch den Bau der Bölgbergbahn und der im Jahr 1876 zu eröffnenden Linie Winterthur-Koblenz auf der einen und denjenigen der bereits im Betriebe befindlichen Linien über Offenburg-Zimmendingen und Pforzheim-Horb-Zimmendingen nach Singen auf der andern Seite verschieben sich die Verkehrsbeziehungen der Schweizerischen Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen zum süddeutschen Eisenbahnnetz, insbesondere zu den Großh. Badischen Staats-eisenbahnen bedeutend und wird eine durchgreifende Revision der zu deren Ordnung vor etwa 10 Jahren abgeschlossenen Verträge nothwendig. Wir haben nicht erlangt, eine solche Revision bei der Generaldirektion der Großh. Badischen Verkehrsanstalten in Anregung zu bringen, und darauf eine zustimmende Antwort erhalten; über die mutmaßlichen Resultate dieses Schrittes läßt sich aber einstweilen noch nichts berichten.

Unser Bemühen, mit den Sächsischen Staatseisenbahnen via Bayern und mit den Oberitalienischen Eisenbahnen via Brenner revidirte und erweiterte Gütertarife mit Unbetachtziehung der dermaligen Konkurrenzen herbeizuführen, blieb einstweilen ohne vollen Erfolg, namentlich wegen Abgeneigtheit der beteiligten Bahnen, vor definitiver Austragung der Tarifreform-Angelegenheit in Deutschland die bezüglichen, zum Theil bereits druckfertig ausgearbeiteten Tarife in Kraft zu setzen. Immerhin gelang uns, wenigstens ab Basel und Schaffhausen über Romanshorn wieder konkurrenzfähige Gütertarife nach Sachsen zu erstellen. Und was den Verkehr mit Italien betrifft, so suchten die Bayerischen

Staatsbahnen und die Österreichische Südbahn den dringendsten Verkehrsbedürfnissen dadurch zu entsprechen, daß sie auf Grund der stattgefundenen Tarifverhandlungen einzelne Spezial- und Übernahmestarife in Kraft setzten.

Eine weitausgreifende Erweiterung unsers ausländischen Verkehrsgebietes, von der wir erhebliche Vortheile erwarten, wurde im Spätjahre vereinbart, die Erstellung von Transittarifen durch die Schweiz zwischen Mittel- und Südfrankreich einerseit und Mittel- und Südrussland andererseit. Zunächst wurde man dazu veranlaßt durch starke Transporte von Schienen, Schienenersatzmitteln, eisernen Brücken, Lokomotiven u. dgl., welche ab Creusot, Fourchambault, St. Etienne zc. für den weiteren Ausbau des russischen, bereits gegen den Kaukasus und nach Asien vordringenden Eisenbahnnetzes bevorstehen; man gelangte aber bei weiterer Prüfung der russischen Handelsbeziehungen, welche in ungemein raschem Aufschwunge begriffen sind und in immer wachsender Proportion sich der Landwege bedienen, zu dem Entschluß, sich nicht mit Erstellung eines Tarifes für die erwähnten metallurgischen Produkte zu begnügen, sondern daneben auch allgemeine Gütertarife, gültig nach beiden Richtungen, aufzustellen. Diese Tarife sind nahezu fertig bearbeitet und sollen demnächst in Kraft gesetzt werden. Die schweizerische Route Genf, Berrières- und Basel-Romanshorn wird damit zum Zwischenglied eines direkten internationalen Verkehrs von 3000 Kilometern Länge. — Hieran anschließend wird auch ein direkter russisch-süddeutsch-schweizerischer Getreidetarif aufgestellt, in welchen von den Stationen unsers Netzes einstweilen Romanshorn und Basel einbezogen werden. Die stark ermäßigten Transporttarife, welche von allen beteiligten Verwaltungen für diesen Tarif bewilligt worden sind, lassen hoffen, daß trotz der großen Distanzen wenigstens zeitweise erhebliche Getreidemengen auf Grund desselben zur Beförderung gelangen werden. — Sobald im Berichtsjahre die Berichte aus Ungarn über den mutmaßlichen Ertrag seiner dießmaligen Getreideernte zu der Hoffnung berechtigten, daß die Schweiz wieder in den Fall kommen dürfte, einen erheblichen Theil ihres Getreidebedarfes über Romanshorn zu beziehen, ließen wir, um diesen Erfolg zu sichern und möglichst auszudehnen, es uns angelegen sein, eine Revision des schweizerisch-österreichisch-ungarischen Getreidetarifes von 1873 im Sinne weiterer Tarireduktionen anzuregen. In Folge des Widerstrebens einzelner beteiligten Verwaltungen, in einem Zeitpunkte starken Rückganges ihrer Betriebseinnahmen neue Tarifermäßigungen zu bewilligen, blieben jedoch die bewilligten Verkehrserleichterungen bedeutend hinter unsren Wünschen zurück, trotz kräftiger Unterstützung der letzteren durch die Bayerischen Staatsbahnen. Immerhin haben im Spätsommer die einige Jahre fast ganz ausgebliebenen Getreidetransporte aus Österreich über Romanshorn wieder begonnen und seither fortgedauert, und die Sensation, welche die Aufstellung des oben erwähnten, auf niedrigeren Grundtarifen beruhenden russisch-schweizerischen Getreidetarifes in Ungarn erregt hat, gibt wohl der begründeten Erwartung Raum, daß weitere Ermäßigungen der österreichisch-schweizerischen Getreidetarife in nicht ferner Zeit erhältlich sein werden und damit unserer Route von Neuem ein ansehnlicher Theil des Getreideimportes nach der Schweiz bleibend gesichert werden dürfte.

Abgesehen von den im Vorhergehenden etwas eingehender besprochenen Maßnahmen wurde unsere Verwaltung durch Tarifangelegenheiten auch sonst in gesteigertem Maße in Anspruch genommen. Wir erwähnen davon, außer der durch die Tarif erhöhungen in Deutschland nothwendig gewordenen Umarbeitung zahlreicher Tarife und den Vorarbeiten für die Tarife der neuen Linien, noch folgende:

1) Personenverkehr. a. Erstellung eines neuen Tarifes zwischen allen Stationen der Nordostbahn und Zentralbahn, einschließlich der Algaraiischen Südbahn; b. Einführung direkter Personenbillette mit der neuen Linie der Jura-Bern-Bahn; c. mit der Vorarlbergerbahn; d. zwischen München und Wien einerz. Lyon und Marseille anderseit via Romanshorn-Genf; e. Einführung von Rundreisebilleten ab Badischen Stationen nach dem Berner-Oberland, mit Einbeziehung der Kinzigthalbahn.

2) Güterverkehr. a. Erstellung eines direkten Gütertarifes nach der neuen Linie der Jura-Bern-Bahn; b. direkter Saarkohlentarif auch über die rechtsrheinische Route, neben den schon erwähnten über die linksrheinische; c. eines

Getreidetarifes ab Ruffstein transit; d. eines Übernahmestarifes für Getreide aus Ungarn via Marburg-Franzensfeste; e. von Tarifen für Fäfdauben und anderes Nutzholz ab Ruffstein und ab der Österreichischen Staatsbahn nach der Schweiz und Frankreich; f. eines Spezialtarifes für Transporte von Wolle ab Pfeish nach Basel; g. eines Stückgut- und Wagenraumtarifes ab den Bodenseeuferplätzen nach Berlin und Stettin.

III. Kapitalbeschaffung.

Im Hinblick auf die sich stetsfort mehrenden Anforderungen an den schweizerischen Geldmarkt, namentlich für Eisenbahnzwecke, und die deshalb für die nächstfolgenden Jahre vorauszusehende erhöhte Schwierigkeit, größere Anleihen in der Schweiz unterzubringen, bemühten wir uns, im Berichtsjahr einen ansehnlichen Theil unseres Kapitalbedarfes durch ein größeres Anleihen zu decken und hiesfür das Ausland in stärkerem Maße als bisher zu beteiligen. Dabei erachteten wir die Aufstellung von Bedingungen als wünschbar, welche dem Anleihen besondere Vorzüge vor den bisherigen und die Gewissheit unbedingter Sicherheit gewähren. Zu diesem Ende verständigten wir uns, wie schon im vorhergehenden Abschnitt erwähnt worden ist, mit dem Direktorium der Schweizerischen Zentralbahn, unter solidarer Haft beider Gesellschaften ein gemeinsames Anleihen zu erheben, und setzten sodann dessen Betrag auf 50 Millionen Franken fest, die ungefähre Summe derjenigen Verpflichtungen, welche sie gemeinschaftlich je zur Hälfte zu decken übernommen haben. Über Unterbringung dieses Anleihens einigten wir uns mit einem Konsortium, bestehend aus der Schweizerischen Kreditanstalt in Zürich, der Basler Handelsbank und dem Basler Bankverein in Basel, dem Bankhause M. A. von Rothschild und Söhne in Frankfurt a/M., der Bank für Handel und Industrie in Darmstadt und der Discontogesellschaft in Berlin, im Wesentlichen zu folgenden Bedingungen: 1) Betrag des Anleihens 50 Millionen Franken oder 40 Millionen Mark deutscher Reichswährung, Ausstellung von Obligationen zu 1000 und 500 Fr. gleich 800 und 400 Mark, Verzinsung zu 4 1/2 Prozent in halbjährlichen Raten, Rückzahlung zum Nennwerthe nach 18 Jahren, mit Berechtigung der Bahngesellschaften, die Rückzahlung schon nach 12 Jahren ganz oder theilweise zu bewirken, Einlösung der Zinscoupons und seiner Zeit der Obligationen nicht nur in der Schweiz bei den Hauptkassen der beiden Gesellschaften, sondern in deutscher Währung auch bei den deutschen Mitgliedern des Konsortiums, 4 Mark zu Fr. 5 gerechnet. 2) Sofortige feste und provisionsfreie Übernahme von 30 Millionen Franken durch das Konsortium zum Kurse von 92 mit Einzahlungsfrist bis 1. Juli 1875 und Berechtigung desselben, bis zum gleichen Termin die Option für die übrigen 20 Millionen zum Kurse von 92 1/4 zu erklären; eventuelle Einzahlungsfrist für letztere Summe 1. April 1876. — Am 28. September 1874 waren die ersten 30 Millionen vollständig je zur Hälfte an die beiden Bahngesellschaften einbezahlt; zwei weitere Serien von je 5 Millionen sind seither durch das Konsortium optirt und größtentheils auch bereits einbezahlt worden.

Aus den mitgetheilten Bedingungen für Übernahme des Gemeinschaftsanleihens ergibt sich, daß auf dem Übernahmekurse der erstbezogenen 30 Millionen Franken gegenüber dem Nominalbetrag eine Einbuße von 8 Prozent erwachsen ist. Zu derselben kam der Verlust auf dem in Deutschland in Markwährung zur Verfügung der beiden Bahngesellschaften gestellten Theile des Anleihens. Zugleich der Auslagen für Druck und Stempelung der Obligationen, Porrii sc. berechnet sich hiernach die Gesamteinbuße auf 9.26 Prozent. Wir verständigten uns mit dem Direktorium der Zentralbahn, diese Einbuße nur theilweise den Baurechnungen zu beladen, in der Weise, daß das Anleihen zum Kurse von 95.74 verrechnet wird; die weiteren 5 Prozent der Einbuße übernehmen die beiden Gesellschaften je zur Hälfte und sorgen nach Gutfinden für deren Deckung. Wir beabsichtigen, die Amortisation des uns hienach zufallenden Betrages von Fr. 771,094 auf die Dauer des Anleihens, also auf 18 Jahre zu verlegen, was für die Betriebsrechnung eine jährliche durchschnittliche Belastung

mit Fr. 42,839 ergibt. Hierdurch glauben wir in ausreichendem Maße dem Umstande Rechnung getragen zu haben, daß durch Ausgabe des Antelihens in 5, statt 4½ Prozentigen Obligationen sich eine Verminderung der Kursseinbuße hätte erzielen lassen.

Im Berichtsjahre erfolgten nachbenannte Einzahlungen auf die Subventionsdarlehen zu ermäßigtem Zinsfuß, welche durch die bei einzelnen der neuen Linien zunächst beteiligten Landesgegenden zugewichert worden sind:

	Fr. Ct.
Nest der ersten Rate des Antelihens für die Margauische Südbahn, hälftiger Anteil der Nordostbahn	457,751. 50
Nest des Antelihens für die linksufrige Zürichseebahn	2,500,000. —
Antelihen für die rechtsufrige Zürichseebahn, ohne den Anteil des Kantons Zürich	3,600,000. —
Antizipierte Einzahlungen auf das Antelihen für die Linie Glarus-Limthal	1,154,908. 77
Summa	7,712,660. 27

Nach dem im ersten Abschnitt erwähnten Kaufverträge über die Zürichseedampfsboote hatten wir der Dampfschiffahrtsgesellschaft als Kaufpreis auf Neujahr 1875 2300 voll überigte Nordostbahnaktien zu liefern. Um den zur Verfügung stehenden Vorraum solcher Aktien auf die erwähnte Zahl zu erhöhen, entschlossen wir uns mit Zustimmung des Verwaltungsrathes zu einer kleinen Aktienemission, deren Betrag wir im Hinblick auf das statutengemäß den Aktionären zustehende Vorbezugungsrecht auf 2000 Stück ansetzen. Von diesem Rechte wurde zu dem publizirten Übernahmepreise von Fr. 550 für 586 Aktien Gebrauch gemacht. Der Rest wurde gemeinsam mit den noch vorräthigen Aktien II. Emission zur Deckung des Kaufpreises für obige Dampfsboote verwendet. Hierdurch ist der Nominalbetrag der ausgegebenen Aktien der Schweizerischen Nordostbahn mit 1. Januar 1875 auf 39 Millionen Franken erhöht worden.

IV. Betrieb.

A. Übersicht der ausgesührten Bahnzüge.

Die im Berichtsjahr auf den Linien der Nordostbahn ausgesührten Bahnzüge haben im Ganzen 1,728,368 Kilometer zurückgelegt. Gegenüber dem Vorjahr mit 1,683,136 Kilometern ergibt sich eine Mehrleistung von 45,232 Kilometern.

Von der Totalsumme der zurückgelegten Kilometer fallen auf:

	1873.	1874.
	Kilometer.	Kilometer.
1) Schnell- und Personenzüge	991,152	1,010,844
2) Güterzüge mit Personenbeförderung	253,697	249,005
3) Güterzüge ohne Personenbeförderung, Ergänzung- und Extrazüge .	438,287	468,519
Zusammen	1,683,136	1,728,368

Nachstehende Tabelle gibt über die Vertheilung der im letzten Jahr fahrplanmäßig ausgesührten Bahnzüge auf die einzelnen Bahnstrecken Aufschluß:

Übersicht der fahrplanmäßigen Bahngüte im Jahre 1874.

Bahnstrecke	Länge in Kilometern	vom		bis		Täglich oder an einzelnen Wochentagen	Bahn und Gattung der Güte		Gefahrtzahl der Güte		Jährig geflogene Kilometer	
		Tag	Monat	Tag	Monat		Schnellgüte	Personenfüge	Güterfüge mit Personen	Güterfüge ohne Personen		
Aarau-Turgi	21,927	1.	Januar	31.	Mai	täglich	4	10	6	10	30	99,329
		1.	Juni	14.	Okttober	"	4	10	6	10	30	89,462
		15.	Okttober	31.	Dezember	"	4	10	6	10	30	51,309
Waldshut-Turgi	17,015*	1.	Januar	31.	Mai	"	—	10	1	3	14	35,970
		1.	Juni	14.	Okttober	"	2	9	1	4	16	37,025
		15.	Okttober	31.	Dezember	"	—	10	1	3	14	18,580
Turgi-Zürich	28,005	1.	Januar	31.	Mai	"	4	12	4	14	34	143,778
		1.	Juni	14.	Okttober	"	6	10	6	12	34	129,495
		15.	Okttober	31.	Dezember	"	4	12	4	14	34	74,269
Rorschach-Romanshorn . .	15,092	1.	Januar	31.	Mai	"	2	10	2	—	14	31,904
		1.	Juni	14.	Okttober	"	2	12	2	—	16	32,840
		15.	Okttober	31.	Dezember	"	2	12	—	2	16	18,835
Konstanz-Romanshorn . .	19,209	1.	Januar	31.	Mai	"	2	8	2	—	12	34,807
		1.	Juni	14.	Okttober	"	2	10	2	—	14	36,574
		15.	Okttober	31.	Dezember	"	2	10	—	2	14	20,976
Romanshorn-Winterthur . .	56,031	1.	Januar	31.	Mai	"	2	6	4	4	16	135,371
		1.	Juni	14.	Okttober	"	2	8	2	6	18	137,164
		15.	Okttober	31.	Dezember	"	2	6	4	4	16	69,927
Schaffhausen-Winterthur . .	29,911	1.	Januar	31.	Mai	"	2	8	2	—	12	54,199
		1.	Juni	14.	Okttober	"	2	10	2	—	14	56,950
		15.	Okttober	31.	Dezember	"	2	8	2	—	12	27,997
Winterthur-Zürich	26,151	1.	Januar	31.	Mai	"	2	17	4	11	34	134,259
		1.	Juni	14.	Okttober	"	4	23	4	11	42	149,375
		15.	Okttober	31.	Dezember	"	2	17	4	11	34	69,352
Außerdem:												
— in Fortsetzung der Güte der Bülach-Regensbergerbahn —												
zwischen Zürich und Orlikon	4,720	1.	Januar	31.	Mai	"	—	8	—	—	8	5,702
		1.	Juni	14.	Okttober	an Sonntagen	—	8	—	—	8	5,135
		15.	Okttober	31.	Dezember	täglich	—	2	—	—	2	179
		—	—	—	—	—	8	—	—	8	2,945	
Total	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1,703,708

* Von diesen 17,015 Kilometern gehören nur 15,976 zu dem eigentlichen Nordostbahnhalte; die übrigen 1,739 Kilometer fallen auf die badische Strecke Mitte Rhein-Waldshut.

Außerdem wurde die Bahntrecke Zürich-Wallisellen während des ganzen Jahres täglich von 16 Zügen der Vereinigten Schweizerbahnen befahren.

Auf der Strecke Zürich-Alstetten fuhren in jeder Richtung — außer den Zügen der Nordostbahn — vom 1. Januar bis 31. Mai und vom 15. Oktober bis Ende des Jahres noch täglich 5, vom 1. Juni bis 14. Oktober täglich 7 Züge der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern.

B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

I. Einnahmen.

1873 (213 Kilometer)			1874 (213 Kilometer)			Mehrereinnahme	Minderereinnahme			
Fr.	Gts.	Prozente.	Fr.	Gts.	Prozente.	Fr.	Gts.			
3,640,475	92	33,31	1. Personentransport	3,803,613	39	31,38	163,137	47	—	—
203,234	39	1,86	2. Gepäcktransport	203,182	41	1,68	—	—	51	98
136,625	68	1,25	3. Viehtransport	132,481	05	1,09	—	—	4,144	63
5,331,360	19	48,79	4. Gütertransport	5,619,913	17	46,37	288,552	98	—	—
1,616,294	71	14,79	B. Mittelbare Betriebseinnahmen:	2,316,316	46	19,48	745,021	75	—	—
10,927,990	89	100	. . . . . Totaleinnahmen	12,120,506	48	100				

Der Gesamtbetrag der „unmittelbaren Betriebseinnahmen“ stieg hienach auf Fr. 9,759,190. 02 Gts. und ergab per Kilometer Fr. 45,817. 93 Gts. Zur Vergleichung lassen wir nachstehende Tabelle folgen:

Betriebsjahr.	Kilometr. Bahnlänge.	Unmittelbare Betriebseinnahmen.	
		Total.	per Kilometer.
1860	178	Fr. 4,297,714	Fr. 24,144
1861	178	" 5,313,595	" 29,852
1862	178	" 5,438,976	" 30,556
1863	178	" 5,336,754	" 29,982
1864	178	" 5,069,366	" 28,479
1865	178	" 5,599,714	" 31,459
1866	178	" 5,912,556	" 33,216
1867	178	" 6,199,710	" 34,830
1868	178	" 6,921,832	" 38,887
1869	181.1	" 6,532,438	" 36,071
1870	193	" 6,912,627	" 35,817
1871	203	" 8,925,615	" 43,969
1872	213	" 8,763,773	" 41,144
1873	213	" 9,311,696	" 43,717
1874	213	" 9,759,190	" 45,818

Die vorstehenden Ziffernreihen thun nicht allein dar, daß das Berichtsjahr die günstigsten aller bisherigen Ergebnisse lieferte, sondern zeigen überdies, daß die Betriebsergebnisse des Stammnetzes der Nordostbahn bisher in einer fast ununterbrochenen, raschen Zunahme begriffen waren, welche auch durch große Geschäftskrisen und Kriegsereignisse nur vorübergehend gestört wurde. Es verdient dies um so mehr hervorgehoben zu werden, als im Laufe der Jahre der Nordostbahn eine Reihe von Konkurrenzen entstanden sind, von denen man eine starke Beeinträchtigung der Betriebseinnahmen befürchten mußte; wir erinnern insbesondere an die badiische Linie Basel-Konstanz, die Kinzigthal- und Nagoldbahn, die Verbindungs- bahn zwischen den beiden Bahnhöfen in Basel. Ganz besonders stetig zeigt sich der Verkehrsaufschwung seit Beginn der Siebzigerjahre, indem der Sprung, welchen das Jahr 1871 gegenüber dem vorhergehenden und dem nachfolgenden Jahre aufweist, auf die damals in Folge des deutsch-französischen Krieges eingetretenen ausnahmsweiseen Verhältnisse zurückzuführen ist.

Was speziell den Personenverkehr betrifft, so ergibt die nachfolgende Tabelle, daß sich zwar die Zahl der einfachen Billete und die kilometrische Einnahme von dem einzelnen Reisenden vermindert hat, daß aber der davorige Ausfall durch eine ungemein starke Vermehrung der Zahl der mit Retourbillets Reisenden mehr als ausgeglichen worden ist. Ohne Zweifel ist letztere Vermehrung großenteils als eine Folge der Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbillette zu betrachten, daneben hat im Allgemeinen eine starke Zunahme des Lokalverkehrs stattgefunden.

Etwas auffallen dürfte beim ersten Blick, daß der Gepäckvertrag mit der Einnahmenvermehrung beim Personenverkehr nicht nur nicht Schritt gehalten hat, sondern sogar hinter dem Vorjahr noch etwas zurückgeblieben ist. Es kommt dies sehr wahrscheinlich davon her, daß, wie schon angedeutet, jene Vermehrung vorwiegend auf einer Steigerung des Lokalverkehrs beruht, bei welchem der Gepäcktransport weniger ins Gewicht fällt.

Auch im Berichtsjahre finden wir beim Viehtransport wieder eine Verminderung sowohl der transportirten Stückzahl als der Einnahmen. Dadurch scheint die schon voriges Jahr geäußerte Ansicht ihre Bestätigung zu finden, daß die Verkehrsbeschränkungen, zu welchen die eidgenössischen Behörden behufs Verhütung des Verschleppens von Viehseuchen durch die Eisenbahnen sich veranlaßt gefunden haben, die Viehtransporte per Bahn vermindern, theils indem die Eigner zu anderen Transportarten zurückkehren oder vom Transport auf größere Distanzen abgehalten werden, theils indem dieselben zu möglichster Vermeidung der schweizerischen Bahnen sich bestimmt fühlen. Aus dem gleichen Grunde haben wir von vornherein auf Einbeziehung der schweizerischen Route in die neuingerichteten direkten Viehverkehre zwischen Russland, Österreich, Süddeutschland und Frankreich verzichten müssen.

Ganz besonders groß ist die Verkehrssteigerung beim Gütertransport, laut nachstehenden Zahlen:

Jahr.	Bentner.	Zentnerkilometer.	Einnahmen.
1872	18,117,636	997,255,992	Fr. 5,009,830
1873	19,485,483	1,068,961,491	" 5,331,360
1874	21,330,224	1,153,322,985	" 5,619,913

Wie die nachfolgende Tabelle über die Vertheilung des Verkehrs nach den Monaten darthut, hatte das erste Vierteljahr, wohl in Folge der damaligen gedrückten Geschäftsstimmung, eher das gegenteilige Ergebniß befürchten lassen. Vom zweiten Vierteljahr an aber trat ein vollständiger Umschwung ein, der zum Theil aus gesteigerter industrieller Thätigkeit und den bedeutenden Bezügen für die in der Ostschweiz stattfindenden Eisenbahnbauten sich erklärt, in erheblichem Umfange aber auch auf die großen Obsttransporte und das vom September an sich zeigende Wiederaufleben des Getreideimportes über Romanshorn zurückzuführen ist. Rücksichtlich der Vertheilung des Güterverkehrs auf die einzelnen Tarifklassen machen wir auf die hierüber angelegte Tabelle aufmerksam, welche namentlich für Getigut und die Wagenladungsklassen D und E eine starke Zunahme ergibt.

Die „mittelbaren Betriebseinnahmen“ weisen einen Mehrertrag von Fr. 745,021.75 Cts. gegenüber dem Vorjahr auf und veranlassen uns zu folgenden erläuternden Bemerkungen über die wesentlicheren Differenzen:

Die Mehreinnahme von Fr. 695,242. 03 Cts. auf den Zinsen von ausglichenen Geldern erklärt sich aus der Vermehrung des Aktien- und Obligationenkapitals und der Subventionsdarlehen, indem die betreffenden Kapitalien, soweit sie für Bauzwecke Verwendung fanden, aus den Baurechnungen der Betriebsrechnung zu 4 Prozent zu verzinsen waren, während 1 weiterer Prozent der im Ganzen zu 5 Prozent berechneten Bauzinse statutengemäß dem Reservefond zufiel; die einstweilen verfügbare bleibenden Kapitalien konnten zum Theil auf längere Zeit und zu Bedingungen angelegt werden, welche einen erheblichen Zinsverlust auf denselben verhüteten. Zur richtigen Würdigung dieser Mehreinnahme sind übrigens die unter den Ausgaben komparirenden Mehrverwendungen für Verzinsung der Anleihen und Dividendenvertheilung an die Aktien in Vergleichung zu ziehen. Die Mehrerträgnisse der Beteiligungskapitalien bei der Zug-Luzerner- und der Büelach-Regensberger-Bahn, im Betrage von Fr. 60,000 und Fr. 20,091. 47 Cts. gegenüber dem Vorjahre, finden ihren Grund in der erhöhten Dividende, welche diese beiden Eisenbahnunternehmungen im Jahre 1874 abgeworfen haben. Hinsichtlich des um Fr. 30,647. 30 Cts. angewachsenen Rückschlages auf dem Dampfbootbetrieb gegenüber dem Vorjahre verweisen wir auf die den Dampfbootbetrieb im Besondern behandelnde Abtheilung des Geschäftsbuches.

2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

I. Personentransport.	Transportquantitäten				Einnahmen					
	1873		1874		1873		1874			
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Gr.	Gr.	Prozente	Fr. Gr.		
a. Zur gewöhnlichen Fahrtage:										
Einfache Fahrt I. Klasse .	32,215	0,82	30,196	0,70	155,475	12	4,27	132,763	08	3,49
" " . . . II. "	349,923	8,91	332,055	7,74	951,538	45	26,14	920,685	73	24,20
" " . . . III. "	883,504	22,49	816,233	19,02	1,032,058	93	28,35	1,047,341	85	27,53
b. Zu ermäßigten Fahrtagen:										
Mit Güterzügen II. "	8,587	0,22	7,744	0,18	9,370	23	0,26	7,841	08	0,21
" " . . . III. "	119,553	3,04	105,524	2,46	74,697	86	2,05	64,892	64	1,71
Ein- und Rückfahrt I. "	5,162	0,13	5,406	0,13	12,883	17	0,35	11,422	57	0,30
" " . . . II. "	308,986	7,87	403,312	9,40	314,115	60	8,63	430,026	57	11,30
" " . . . III. "	1,401,172	35,67	1,799,308	41,94	699,511	36	19,22	958,471	67	25,20
Abonnementsbillette II. "	137,040	3,49	146,770	3,42	46,041	84	1,26	47,403	89	1,25
" . . . III. "	444,934	11,33	496,523	11,57	47,779	14	1,31	50,593	20	1,33
Militär- und Polizeitransporte III. "	42,051	1,07	43,438	1,01	23,729	10	0,65	29,601	24	0,78
Pilger III. "	67,620	1,72	58	0,00	112,755	68	3,10	33, 25	0,00	
Gesellschafts-, Schul u. Lust- fahrten I. "	2,865	0,07	1,147	0,03	11,658	16	0,32	692	28	0,02
" . . . II. "	37,656	0,96	28,189	0,66	69,255	83	1,90	36,014	73	0,95
" . . . III. "	86,632	2,21	74,846	1,74	79,605	45	2,19	65,829	61	1,73
Total	3,927,900	100	4,290,749	100	3,640,475	92	100	3,803,613	39	100
Rekapitulation nach Klassen:										
I. Klasse	40,242	1,03	36,749	0,85	180,016	45	4,95	144,877	93	3,81
II. "	842,192	21,44	918,970	21,10	1,390,321	95	38,19	1,441,972	20	37,91
III. "	3,045,466	77,53	3,335,930	77,75	2,070,137	52	56,86	2,216,763	26	58,28
Total	3,927,900	100	4,290,749	100	3,640,475	92	100	3,803,613	39	100
II. Gepäcktransport.										
III. Viehtransport.	Bentner		Bentner							
Klasse I	4,229	3,76	5,789	5,74						
" II	33,163	29,49	33,540	33,27						
" III	30,406	27,03	34,240	33,97	136,625	68	.	132,481	05	.
" IV	44,679	39,72	27,243	27,02						
Total	112,477	100	100,812	100	136,625	68	.	132,481	05	.
IV. Gütertransport.										
Eiltug	593,337	3,04	665,606	3,12	401,338	74	7,53	430,634	36	7,66
Normalklasse I	1,166,236	5,99	1,148,386	5,38	561,062	43	10,52	554,183	63	9,86
" II	2,737,105	14,05	2,847,328	13,35	911,577	27	17,10	959,581	90	17,08
Wagenladungsklasse A	1,440,775	7,39	1,303,539	6,11	523,483	55	9,82	458,051	35	8,15
" B	3,197,436	16,41	2,914,627	13,66	965,584	73	18,11	835,303	24	14,86
" C	1,751,692	8,99	1,870,419	8,77	449,252	55	8,43	481,027	79	8,56
" D	2,113,883	10,85	2,965,988	13,91	315,821	29	5,92	486,539	21	8,66
" E	6,485,019	33,28	7,614,331	35,70	921,106	78	17,28	1,088,427	36	19,37
Lokalspesien (Waag-, Lad-, Lager-, Zug- und Abfuhrgebühren, Nachnahmeprovision usw.) . . . .	.	.	.	.	282,132	85	5,29	326,164	33	5,80
Total	19,485,483	100	21,330,224	100	5,331,360	19	100	5,619,913	17	100
V. Mittelbare Betriebsseinnahmen										
Gesamt-Total	.	.	.	.	1,616,294	71	.	2,361,316	46	.
	.	.	.	.	10,927,990	89	.	12,120,506	48	.

3. Durchschnittsergebnisse.

(Bahnlänge: 213 Kilometer.)						1873	1874
Personentransport.							
Einnahmebeträffniß per Kilometer . . . . .	. . . . .	Franken	17,091.44	17,857.34			
" " Reisenden . . . . .	. . . . .	"	0.93	0.89			
" " " und Kilometer . . . . .	. . . . .	Centimes	4.44	4.36			
Zeder Reisende hat befahren in I. Klasse . . . . .	. . . . .	Kilometer	49.34	42.46			
" " " II. "	. . . . .	"	29.56	28.75			
" " " III. "	. . . . .	"	18.10	17.75			
" " " im Durchschnitt aller Klassen . . . . .	. . . . .	"	20.88	20.32			
Auf die ganze Bahnlinie bezogen, kommen in I. Klasse . . . . .	. . . . .	Reisende	9,321	7,326			
" " " II. "	. . . . .	"	116,876	123,898			
" " " III. "	. . . . .	"	258,849	278,071			
" " " im Total . . . . .	. . . . .	"	385,046	409,295			
Auf jeden Kilometer kommen . . . . .	. . . . .	"	18,441	20,144			
" " Personenwagenachsen-Kilometer kommen . . . . .	. . . . .	"	5.30	5.49			
Gepäcktransport.							
Einnahmebeträffniß per Kilometer . . . . .	. . . . .	Franken	954.15	953.91			
" " Bentner . . . . .	. . . . .	"	0.99	0.91			
" " Bentner-Kilometer . . . . .	. . . . .	Centimes	2.66	2.60			
" " Tonnen-Kilometer . . . . .	. . . . .	"	53.20	52.00			
" " Reisenden . . . . .	. . . . .	"	5.17	4.74			
Zeder Bentner hat befahren . . . . .	. . . . .	Kilometer	37.09	35.09			
Auf die ganze Bahnlinie bezogen, kommen . . . . .	. . . . .	Bentner	35,806	36,661			
Auf jeden Kilometer kommen . . . . .	. . . . .	"	965	1,045			
" " Reisenden " . . . . .	. . . . .	Pfund	5.24	5.19			
Nichttransport.							
Einnahmebeträffniß per Kilometer . . . . .	. . . . .	Franken	641.48	621.98			
" " Stück . . . . .	. . . . .	"	1.21	1.31			
Gütertransport.							
Einnahmebeträffniß per Kilometer . . . . .	. . . . .	Franken	25,029.86	26,384.57			
" " Bentner . . . . .	. . . . .	Centimes	27.36	26.35			
" " Bentner-Kilometer . . . . .	. . . . .	"	0.50	0.49			
" " Tonnen-Kilometer . . . . .	. . . . .	"	10.00	9.80			
Zeder Bentner hat befahren . . . . .	. . . . .	Kilometer	54.86	54.07			
Auf die ganze Bahnlinie bezogen, kommen . . . . .	. . . . .	Bentner	5,018,599	5,414,662			
" jeden Kilometer kommen . . . . .	. . . . .	"	91,481	100,142			
" " Güterwagenachsen-Kilometer (Gepäck und Nicht imbegreifen) kommen . . . . .	. . . . .	"	26.92	28.29			
Mittelbare Betriebseinnahmen.							
Betriebsvermögen per Kilometer . . . . .	. . . . .	Franken	7,588.24	11,085.99			
Total-Einnahme per Kilometer . . . . .	. . . . .	"	51,305.12	56,903.79			

4. Frequenz und Einnahmen nach den Monaten.

	Transportquantitäten												
	Personen		Gepäck		Wieh		Güter						
	Saht	Zentner	Stück	Gülgut	Klasse I	Klasse II	Klasse A	Klasse B	Klasse C	Klasse D	Klasse E	Total	
Januar .	274,188	10,174	6,659	47,542	85,190	217,319	141,889	357,507	112,051	147,121	425,972	1,534,591	
Februar .	258,016	10,189	6,268	41,062	83,330	215,778	103,698	212,096	114,147	158,799	405,303	1,334,213	
März .	272,991	12,178	7,606	51,145	98,350	251,054	120,792	246,857	135,953	178,311	558,399	1,640,861	
April .	331,318	14,011	6,062	56,094	95,994	237,354	114,306	240,312	142,604	198,583	587,041	1,672,288	
Mai .	424,229	16,924	8,522	50,862	91,513	235,153	97,984	250,092	161,719	251,542	693,206	1,832,071	
Juni .	378,033	19,569	7,428	54,234	90,154	218,944	97,660	200,538	160,361	280,735	787,254	1,889,880	
Juli .	453,582	31,407	7,749	60,978	89,019	209,263	101,209	185,216	167,378	237,350	891,284	1,941,697	
August .	460,860	34,401	14,179	56,815	102,579	217,175	82,534	179,989	163,992	219,296	775,277	1,797,657	
September .	422,430	26,006	11,798	58,425	104,758	248,649	110,735	229,723	168,476	317,839	698,520	1,937,125	
Oktober .	403,783	20,710	8,388	76,028	110,904	293,820	88,643	235,555	269,409	583,111	680,154	2,337,624	
November .	329,455	14,978	7,711	57,252	104,952	258,212	109,356	276,612	148,456	232,186	582,535	1,769,561	
Dezember .	281,864	12,009	7,304	55,169	91,643	244,607	134,733	300,130	125,873	161,115	529,386	1,642,656	
Total gegenüber 1873:	4,290,749	222,556	99,674	665,606	1,148,386	2,847,328	1,303,539	2,914,627	1,870,419	2,965,988	7,614,331	21,330,224	
mehr .	362,849	16,928	—	72,269	—	110,223	—	—	118,727	852,105	1,129,312	1,844,741	
weniger .	—	—	12,803	—	17,850	—	137,236	282,809	—	—	—	—	
	Einnahmen												
	Personen		Gepäck		Wieh		Güter		Mittelbare Betriebs-Einnahmen		Total		
	Fr.	Gls.	Fr.	Gls.	Fr.	Gls.	Fr.	Gls.	Fr.	Gls.	Fr.	Gls.	
Januar .	203,750	48	9,001	80	8,422	03	436,851	55	.	.	658,025	86	
Februar .	192,813	44	8,193	38	7,752	80	372,541	34	.	.	581,300	96	
März .	222,472	40	10,412	94	11,204	65	443,035	—	.	.	687,124	99	
April .	282,383	98	13,287	68	9,077	64	440,890	06	.	.	745,639	36	
Mai .	342,229	33	15,969	28	10,105	43	463,006	21	.	.	831,310	25	
Juni .	340,921	53	18,247	63	10,968	41	453,930	77	.	.	824,068	34	
Juli .	475,909	43	28,840	90	10,148	—	456,468	96	.	.	971,367	29	
August .	502,299	69	32,308	27	15,760	15	443,636	13	.	.	994,004	24	
September .	428,526	11	25,117	89	15,069	81	502,188	56	.	.	970,902	37	
Oktober .	362,422	56	19,541	96	11,849	92	628,650	22	.	.	1,022,464	66	
November .	241,589	80	12,508	59	10,027	48	489,247	69	.	.	753,373	56	
Dezember .	208,294	64	9,752	09	12,094	73	489,466	68	.	.	719,608	14	
Januar bis Dezember	2,361,316	46	2,361,316	46	11,085	99
Total gegenüber 1873:	3,803,613	39	203,182	41	132,481	05	5,619,913	17	2,361,316	46	12,120,506	48	
mehr .	163,137	47	—	—	—	—	288,552	98	745,021	75	1,192,515	59	
weniger .	—	—	51	98	4,144	63	—	—	—	—	5,598	67	
	1874		1873										

5. Frequenz und Einnahmen nach den Stationen.

	Personen	Gepäck	Richt	Güter			Total- Einnahme	Gegenüber 1873		Rangordnung der Stationen		
				Berfandt		Total		Personen	Güter	nach Per- sonen- zahl		
				Bentner	Gt.							
Morbach	68,508	2,231	511	364,857	502,592	867,449	222,011	58	+ 1,836	- 59,390	11 5	
Horn	15,382	325	101	160,658	51,984	212,642	23,982	89	+ 1,192	- 21,726	46 16	
Arbon	49,110	1,105	93	39,931	99,683	139,614	44,039	65	+ 4,522	+ 39,371	19 22	
Egnach	16,751	400	188	22,902	90,882	113,784	25,182	83	+ 2,028	- 18,920	43 25	
Romanshorn	109,753	6,002	5,491	1,208,128	886,666	2,094,794	880,819	86	+ 12,365	+ 157,613	5 3	
Uttweil	11,833	312	117	8,367	12,555	20,922	9,443	20	+ 677	+ 4,919	48 46	
Reßweil	10,271	108	66	25,819	27,716	53,535	14,698	16	+ 743	+ 9,221	49 36	
Güttingen	18,449	187	164	15,119	36,086	51,205	19,733	69	+ 797	+ 2,399	40 37	
Alttnau	13,373	283	281	9,552	9,757	19,309	13,868	04	+ 1,092	- 2,314	47 47	
Münsterlingen	23,501	143	307	10,960	27,880	38,840	19,599	31	+ 1,760	+ 3,335	30 42	
Kreuzlingen	25,671	848	79	32,382	49,816	82,198	48,280	86	+ 1,647	+ 8,221	29 31	
Konstanz	66,864	3,709	791	329,947	194,065	524,012	190,075	96	+ 7,434	+ 100,425	12 7	
Anrisweil	48,406	1,529	4,176	53,611	169,133	222,744	79,048	97	+ 1,697	+ 16,590	20 14	
Erlen	21,478	351	853	17,196	48,149	65,345	30,324	07	+ 893	- 48,755	32 32	
Sulgen	29,721	607	687	28,060	219,620	247,680	50,717	99	+ 4,513	+ 137,701	26 13	
Bürglen	21,856	410	531	51,893	109,656	161,549	52,429	42	+ 1,747	- 61,456	31 19	
Weinfelden	57,154	1,339	3,232	53,337	103,833	157,170	84,440	63	- 24,764	- 55,246	15 20	
Märistetten	19,746	312	1,386	64,557	61,709	126,266	43,415	07	+ 1,106	+ 33,672	34 23	
Mülheim	27,572	706	1,007	49,976	48,063	98,039	42,496	67	- 1,328	+ 15,946	27 29	
Zelben	17,068	139	845	31,167	25,244	56,411	22,221	91	+ 1,390	- 43,309	41 35	
Frauenfeld	103,816	3,701	2,801	145,095	272,391	417,486	196,455	18	+ 1,608	+ 15,910	7 12	
Zofikon	20,076	299	332	11,529	31,068	42,597	19,056	06	+ 123	- 16,017	33 40	
Wiesendangen	18,615	176	166	7,928	28,574	36,502	12,199	46	+ 1,828	+ 7,657	39 43	
Winterthur	342,787	12,028	9,200	536,385	1,731,866	2,268,251	847,583	36	+ 34,418	+ 113,740	2 2	
Hettlingen	16,811	288	193	3,708	14,472	18,180	7,762	59	+ 4,938	+ 11,928	42 48	
Henggart	19,209	497	554	5,268	9,049	14,317	13,095	19	+ 3,042	+ 4,450	38 50	
Andelfingen	46,950	1,481	2,498	47,247	429,421	476,668	71,754	66	+ 11,301	+ 384,644	21 9	
Marthalen	19,603	512	398	61,465	47,395	108,860	34,208	02	+ 817	+ 13,647	35 28	
Übertrag	1,260,334	40,028	37,048	3,397,044	5,339,325		3,118,945	28				

	Personen	Gepäck	Wich	Güter			Total- Einnahme	Gegenüber 1873		Rangordnung der Stationen	
				Verkauf	Empfang	Total		Personen	Güter	nach Personen- zahl	Güter- gewicht
Übertrag	Anzahl	Zentner	Stück	Zentner	Zentner	Zentner	Fr.	Gts.	Anzahl	Zentner	
	1,260,334	40,028	37,048	3,397,044	5,339,325		3,118,945	28			
Dresden	26,168	998	110	10,039	6,224	16,263	27,925	29	- 255 +	4,102	28 49
Schaffhausen	94,964	10,030	7,839	1,154,627	494,217	1,648,844	627,175	58	+ 4,634 +	446,815	9 4
Kemptthal	32,362	372	244	54,813	131,311	186,124	37,434	18	+ 2,337 +	48,392	24 17
Effretikon	63,032	612	3,737	31,091	30,602	61,693	41,858	80	+ 7,556 +	4,631	14 33
Dietlikon	36,490	752	169	18,830	20,297	39,127	21,003	37	+ 3,191 +	11,323	23 41
Wällisellen	52,704	439	160	19,141	29,069	48,210	30,787	23	+ 7,192 +	4,158	18 39
Derlikon	134,694	962	337	50,245	63,303	113,548	44,307	67	+ 21,827 -	2,897	4 26
Zürich	1,092,660	61,027	4,810	1,762,450	5,638,471	7,400,921	3,204,914	66	+ 107,239 +	647,279	1 1
Altstetten	69,646	420	111	27,705	60,443	88,148	32,338	36	+ 14,197 -	7,801	10 30
Schlieren	39,112	768	178	20,994	40,401	61,395	23,826	19	+ 3,583 +	13,051	22 34
Dietikon	54,370	1,986	302	52,378	91,510	143,888	56,361	26	+ 3,919 -	19,149	17 21
Killwangen	19,345	493	146	31,458	3,958	35,416	15,910	13	+ 3,890 +	16,074	37 44
Baden	171,769	8,837	1,316	169,128	338,343	507,471	251,118	03	+ 17,972 +	47,052	3 8
Turgi	54,452	1,013	766	43,209	71,231	114,440	60,343	19	+ 4,308 -	8,678	16 24
Siggenthal	16,071	303	137	188,462	31,876	220,338	35,179	22	+ 930 +	35,400	45 15
Döttingen	19,349	443	510	30,327	20,408	50,735	24,753	71	+ 1,697 -	8,267	36 38
Koblenz	9,553	283	1,398	127,399	44,046	171,445	32,929	17	- 1,199 -	84,949	50 18
Brugg	105,566	2,945	3,523	115,147	339,303	454,450	151,550	53	+ 12,519 +	17,112	6 10
Schinznach	31,656	1,274	75	14,213	16,630	30,843	28,759	02	+ 312 -	8,929	25 45
Willegg	63,531	1,821	1,162	157,940	262,509	420,449	104,228	76	- 7,512 -	172,729	13 11
Muppertsweil	16,578	148	73	30,175	82,614	112,789	21,791	64	+ 4,013 +	20,071	44 27
Aarau	99,567	3,958	2,081	386,019	355,853	741,872	261,922	01	+ 2,442 -	186,471	8 6
Zürich Zug Luzern, Bülach Regensberg und fremde Bahnen	665,783	65,894	20,799	9,094,125	3,475,015	12,569,140	—	—	+ 63,744 +	885,370	
Transitverkehr Mittelbare Be- triebs-Einnahmen	60,993	16,750	13,781	4,343,265	4,343,265	8,686,530	1,503,826	74	+ 4,891 +	1,234,266	
Total	4,290,749	222,556	100,812	21,330,224	21,330,224		12,120,506	48			

6. Verkehr mit andern Bahnen und Transitverkehr über die Nordostbahn.

	Von der Nordostbahn		Nach der Nordostbahn		Total		Differenz gegenüber 1873	
	Personen	Güter Zentner	Personen	Güter Zentner	Personen	Güter Zentner	Personen	Güter Zentner
I. Direkter Verkehr der Nordostbahn.								
Zürich-Zug-Luzern	144,530	448,045	138,784	403,690	† 283,314	† 851,735	+ 25,656	+ 77,570
Bülach-Regensberg	93,461	146,124	90,758	250,705	184,219	396,829	+ 27,631	+ 193,770
Vereinigte Schweizerbahnen	244,646	1,528,857	248,195	1,339,491	§ 492,841	§ 2,868,348	+ 57,460	+ 419,401
Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen	116,162	1,008,648	124,622	4,988,500	240,784	5,997,148	+ 15,622	+ 412,247
Gr. bad. Bahn " " " " .	49,546	155,445	48,782	1,595,387	98,328	1,750,832	+ 6,751	- 290,475
R. Württemberg. Staatsbahn	6,692	82,917	6,783	289,647	13,475*	372,564	- 7,618	+ 90,644
R. bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	9,566	104,979	7,791	226,705	17,357*	331,684	+ 3,956	- 17,787
Tessin und Italien via Gotthard	78	—	68	—	146	—	—	34
Total	664,681	3,475,015	665,783	9,094,125	1,330,464	12,569,140		
* Verkehr nach und von Romanshorn nicht inbegriffen. ** † Zutrittsverkehr der Station Zürich. § Stationen Zürich und Uerikon nach und von der Glattthalstafte.								
II. Transitverkehr über die Nordostbahn.								
Bülach-Regensberg	832	2,327	904	4,845	1,736	7,172	+ 458	+ 2,409
Vereinigte Schweizerbahnen	4,456	66,737	5,172	63,578	9,628	130,315	+ 791	- 3,187
Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen	161	4,594	94	29,645	255	34,239	+ 17	+ 12,977
Gr. bad. Bahn " " " " .	1,094	41,682	1,292	112,331	2,386	154,013	+ 425	- 17,252
R. Württemberg. Staatsbahn	555	16,705	362	10,568	917	27,273	+ 427	+ 9,392
R. bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	1,587	50,330	785	24,273	2,372	74,603	+ 858	+ 20,864
	Von Bülach-Zug Luzern		Nach Bülach-Zug Luzern					
Vereinigte Schweizerbahnen	1,809	32,741	1,717	34,592	3,526	67,333	+ 1,494	+ 16,817
Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen	82	3,077	32	70,565	114	73,642	+ 28	+ 19,606
Gr. bad. Bahn " " " " .	—	352	—	21,269	—	21,621	—	+ 3,186
R. Württemberg. Staatsbahn	—	462	—	2,291	—	2,753	—	+ 2,226
R. bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	—	3,041	—	536	—	3,577	—	- 603
	Von den Verein. Schweizerbahnen		Nach den Verein. Schweizerbahnen					
Vereinigte Schweizerbahnen	1,948	14,225	2,120	10,633	4,068	24,858	+ 954	+ 4,090
Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen	13,709	268,450	12,917	2,093,240	26,626	2,361,690	+ 4,414	+ 460,371
Gr. bad. Bahn " " " " .	935	26,566	1,084	391,389	2,019	417,955	—	- 207,943
R. Württemberg. Staatsbahn	—	72,976	—	9,793	—	82,769	—	+ 71,881
R. bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	—	18,089	—	9,301	—	27,390	—	+ 21,587
	Von der Schweiz. Zentralbahn und weiter		Nach der Schweiz. Zentralbahn und weiter					
Gr. bad. Bahn	953	320	1,135	3,983	2,088	4,303	+ 491	+ 2,503
R. Württemberg. Staatsbahn	143	96,882	81	54,985	224	151,867	- 45	+ 49,996
R. bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	2,494	383,365	2,540	292,527	5,034	675,892	- 5,421	+ 148,213
Total des Transitverkehrs	30,758	1,102,921	30,235	3,240,344	60,993	4,343,265		
Gesammt-Total	695,439	4,577,936	696,018	12,334,469	1,391,457	16,912,405		

** Die jährliche Abreisentshägigung, welche von der Unternehmung Zürich-Zug-Luzern für die Mitbenutzung der Bahnstrecke Zürich-Alstetten und von den Vereinigten Schweizerbahnen für die Mitbenutzung der Bahnstrecke Zürich-Wallisellen an die Nordostbahn geleistet wird, findet sich unter den Transportleistungen verrechnet, und demzufolge ist auch der von den Zügen der Zürich-Zug-Luzernbahn, bzw. denjenigen der Vereinigten Schweizerbahnen auf jenen Strecken beförderte Verkehr als direkter Verkehr in die entsprechenden Transportzahlen aufgenommen.

7. Verkehr nach Entfernungen.

Distanz		Personen						Personenkilometer		Gepäck		Wich		
Stunden	Kilometer	I	II	III	Total		1874	1873	1874	1873	1874	1873	1874	1873
		Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Stück	Stück
0 ^{1/2}	2.4	20	1,912	9,239	11,171	11,021	26,810	26,450	254	230	83	20		
1	4.8	6,390	147,353	782,124	935,867	859,632	4,492,162	4,126,234	33,278	27,851	5,132	4,575		
1 ^{1/2}	7.2	445	47,499	373,194	421,138	389,200	3,032,194	2,802,240	6,195	6,021	2,730	3,620		
2	9.6	2,257	115,818	559,992	678,067	630,953	6,509,443	6,057,149	25,100	22,904	7,008	5,848		
2 ^{1/2}	12.0	37	20,926	192,532	213,495	203,998	2,561,940	2,447,976	4,666	4,443	864	839		
3	14.4	1,267	35,783	189,780	226,830	144,833	3,266,352	2,085,595	7,136	6,065	4,053	3,291		
3 ^{1/2}	16.8	261	24,852	119,851	144,964	139,066	2,435,395	2,336,309	5,521	5,083	3,065	2,819		
4	19.2	129	30,455	165,138	195,722	182,082	3,757,862	3,495,974	7,413	6,302	5,508	4,776		
4 ^{1/2}	21.6	169	17,822	81,960	99,951	86,275	2,158,942	1,863,540	2,665	3,129	3,530	3,668		
5	24.0	752	49,109	91,687	141,548	132,301	3,397,152	3,175,224	6,952	6,147	1,930	1,968		
5 ^{1/2}	26.4	1,554	106,294	199,610	307,458	271,572	8,116,891	7,169,501	16,499	14,061	4,735	4,373		
6	28.8	548	21,456	47,811	69,815	66,051	2,010,672	1,902,269	6,497	5,920	1,572	1,672		
6 ^{1/2}	31.2	723	21,745	61,312	83,780	74,383	2,613,936	2,320,750	6,668	6,577	6,005	8,590		
7	33.6	111	13,391	48,375	61,877	64,889	2,079,067	2,180,270	2,930	2,538	2,400	2,127		
7 ^{1/2}	36.0	822	14,287	42,604	57,713	47,304	2,077,668	1,702,944	4,747	3,435	2,072	858		
8	38.4	327	7,456	25,118	32,901	35,435	1,263,398	1,360,704	2,163	1,761	813	923		
8 ^{1/2}	40.8	62	5,761	21,717	27,540	25,564	1,123,632	1,043,011	1,344	1,351	1,466	2,116		
9	43.2	105	12,422	25,784	38,311	42,164	1,655,035	1,821,485	2,092	2,174	2,410	1,724		
9 ^{1/2}	45.6	1,446	14,532	25,864	41,842	36,555	1,907,995	1,666,908	5,201	5,810	443	386		
10	48.0	176	3,887	14,871	18,934	19,570	908,832	939,360	1,552	1,368	913	684		
10 ^{1/2}	50.4	7,782	77,942	96,710	182,434	169,500	9,194,674	8,542,800	26,770	27,552	4,413	5,750		
11	52.8	1,030	5,767	8,998	15,795	14,717	833,976	777,058	1,067	1,111	1,003	1,124		
11 ^{1/2}	55.2	4	1,496	6,322	7,822	5,654	431,774	312,101	434	377	1,003	486		
12	57.6	3,285	32,366	44,524	80,175	72,714	4,681,080	4,188,326	9,620	8,052	5,781	5,263		
12 ^{1/2}	60.0	1,254	7,430	12,824	21,508	23,753	1,290,480	1,425,180	6,221	5,508	6,435	6,871		
13	62.4	572	4,042	3,028	7,642	8,425	476,861	525,720	1,733	1,338	224	442		
13 ^{1/2}	64.8	16	667	2,370	3,053	3,697	197,834	239,566	223	188	3,082	403		
14	67.2	5	1,646	3,401	5,052	4,125	339,494	277,200	334	378	696	4,700		
14 ^{1/2}	69.6	2	1,327	830	2,159	1,997	150,266	138,991	59	38	25	125		
15	72.0	50	2,021	4,391	6,462	7,349	465,264	529,128	629	508	809	1,163		
15 ^{1/2}	74.4	11	820	1,476	2,307	1,917	171,641	142,625	190	142	155	354		
16	76.8	823	14,181	20,443	35,447	25,889	2,722,330	1,988,275	6,472	5,572	10,172	7,631		
	Übertrag	32,435	862,465	3,283,880	4,178,780	3,802,585	76,288,052	69,610,863	202,625	183,734	90,530	89,189		

Verkehr nach Entfernungen.

Entfernung		Personen						Personenkilometer		Gepäck		Bieh		
Stunden	Kilometer	I	II	III	Total		1874	1873	1874	1873	1874	1873	1874	1873
		Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Stück	Stück
	Übertrag	32,435	862,465	3,283,880	4,178,780	3,802,585	76,288,052	69,610,863	202,625	183,734	90,530	89,189		
16½	79.2	.	34	343	377	155	29,858	12,276	24	9	3	.		
17	81.6	31	710	1,464	2,205	1,767	179,928	144,187	260	245	243	13		
17½	84.0	1,705	16,153	21,411	39,269	46,038	3,298,596	3,867,192	6,742	6,414	550	840		
18	86.4	645	4,791	2,951	8,387	7,265	724,637	627,696	1,656	2,127	193	471		
18½	88.8	7	207	754	968	1,770	85,958	157,176	48	34	130	124		
19	91.2	3	537	1,076	1,616	1,087	147,379	99,134	140	93	356	164		
19½	93.6	14	964	2,868	3,846	4,354	359,986	407,534	578	567	728	713		
20	96.0	.	40	151	191	126	18,336	12,096	25	36	1	106		
20½	98.4	220	16,338	6,084	22,642	22,148	2,227,973	2,179,363	951	673	244	216		
21	100.8	19	552	800	1,371	1,032	138,197	104,026	152	128	16	185		
21½	103.2	235	3,433	4,334	8,002	7,315	825,806	754,908	1,082	964	551	1,324		
22	105.6	70	733	800	1,603	1,388	169,277	146,573	297	294	130	155		
22½	108.0	324	3,159	3,939	7,422	7,761	801,576	838,188	3,295	3,190	936	2,015		
23	110.4	2	182	342	526	2,090	58,070	230,736	73	87	871	1,146		
23½	112.8	.	3	14	17	26	1,918	2,933	3	1	.	1		
24	115.2	.	39	302	341	184	39,283	21,197	33	20	12	70		
24½	117.6	.	15	55	70	46	8,232	5,410	53	52	354	48		
25	120.0	1	154	114	269	198	32,280	23,760	100	72	231	82		
25½	122.4	.	.	2	2	3	245	367	.	.	.	.
26	124.8	.	171	96	267	350	33,322	43,680	62	58	7	3		
26½	127.2	.	55	90	145	85	18,444	10,812	63	52	2,660	2,835		
27	129.6	.	13	37	50	32	6,480	4,147	3	6	.	.		
27½	132.0	843	5,701	2,908	9,452	16,933	1,247,664	2,235,156	3,411	4,914	1,975	12,488		
28	134.4	.	7	17	24	55	3,226	7,392	5	4	2	.		
28½	136.8	.	.	.	.	4	.	547	1	2	.	31		
29	139.2	9	36	21	66	28	9,187	3,898	20	9	4	30		
29½	141.6	1	11	46	58	72	8,213	10,195	20	16	.	8		
30	144.0	.	7	15	22	59	3,168	8,496	8	7	.	.		
30½	146.4	.	21	13	34	9	4,978	1,318	11	5	.	1		
31	148.8	130	1,182	555	1,867	1,435	277,810	213,528	573	1,394	85	211		
31½	151.2	4	66	85	155	198	23,436	29,937	57	55	.	1		
32	153.6	51	291	363	705	1,302	108,288	199,987	185	166	.	7		
Total . . .		36,749	918,070	3,335,930	4,290,749	3,927,900	87,179,803	82,014,708	222,556	205,628	100,812	112,477		

Verkehr nach Entfernungen.

Entfernung Gürtel	Distanz Kilometer	Güter										Sentner = Kilometer	
		Eigut					Total					1874	1873
		I	II	A	B	C	D	E				1874	1873
0½	2.4	1,135	907	3,725	135	1,214	1,685	13,043	7,211	29,055	53,757	69,732	129,017
1	4.8	65,194	31,825	196,604	22,835	43,942	49,613	178,163	472,665	1,060,841	865,884	5,092,037	4,156,243
1½	7.2	27,506	7,827	56,108	9,808	48,419	12,034	62,860	66,283	290,845	261,608	2,094,084	1,883,578
2	9.6	75,306	76,154	239,575	39,523	76,714	71,152	212,599	261,968	1,052,991	1,175,926	10,108,714	11,288,890
2½	12.0	9,277	5,105	35,684	2,435	9,658	6,596	22,296	25,593	116,644	160,526	1,399,728	1,926,312
3	14.4	17,324	18,208	85,054	5,072	13,332	18,660	46,281	65,982	269,913	271,284	3,886,747	3,906,490
3½	16.8	9,898	10,634	64,240	16,915	159,002	42,586	74,024	294,987	672,286	526,455	11,294,405	8,844,444
4	19.2	24,572	26,887	99,791	31,214	41,182	63,475	164,345	395,976	847,442	539,967	16,270,886	10,367,566
4½	21.6	12,758	17,984	71,467	21,035	58,026	21,011	86,515	163,806	452,602	403,458	9,776,203	8,714,693
5	24.0	12,543	7,191	59,293	14,248	11,229	13,507	26,158	69,638	213,807	180,750	5,131,368	4,338,000
5½	26.4	43,390	69,024	167,383	37,067	41,952	55,241	73,849	228,284	716,190	670,181	18,907,416	17,692,778
6	28.8	16,356	20,176	55,878	28,923	16,973	19,778	44,417	78,699	281,200	260,643	8,098,560	7,506,518
6½	31.2	19,949	27,288	115,000	36,466	43,897	67,958	106,340	290,048	706,946	600,899	22,056,715	18,748,049
7	33.6	11,322	13,149	58,575	10,177	8,689	12,111	31,982	141,241	287,246	257,278	9,651,466	8,644,541
7½	36.0	11,639	19,756	46,367	13,378	57,874	47,664	62,150	205,482	464,310	392,273	16,715,160	14,121,828
8	38.4	6,693	13,606	48,131	9,994	15,083	20,143	31,404	153,827	298,881	306,208	11,477,030	11,758,387
8½	40.8	6,503	14,139	45,574	69,921	21,395	37,660	51,375	58,446	305,013	294,739	12,444,530	12,025,351
9	43.2	7,640	6,059	33,549	5,044	14,212	13,161	20,655	63,555	163,875	170,597	7,079,400	7,369,790
9½	45.6	12,977	31,299	54,178	66,033	17,246	42,197	182,029	520,965	926,924	1,097,895	42,267,734	50,064,012
10	48.0	7,205	12,416	45,960	22,313	29,225	24,824	77,499	53,395	272,837	203,574	13,096,176	9,771,552
10½	50.4	87,360	232,007	301,857	166,359	384,464	305,821	479,745	1,028,847	2,986,460	2,571,250	150,517,584	129,591,000
11	52.8	3,828	12,474	32,788	20,083	6,325	15,146	17,601	211,835	320,080	438,556	16,900,224	23,155,757
11½	55.2	2,448	6,233	16,740	6,640	30,139	12,234	13,121	61,668	149,223	114,990	8,237,110	6,347,448
12	57.6	14,560	21,946	63,330	32,887	139,875	98,859	86,026	108,495	565,978	436,655	32,600,333	25,151,328
12½	60.0	22,368	61,319	133,335	114,606	217,714	93,846	158,005	580,867	1,382,060	1,165,511	82,923,600	69,930,660
13	62.4	2,606	3,661	16,469	1,910	26,979	9,833	27,340	26,348	115,146	67,743	7,185,110	4,227,163
13½	64.8	1,110	1,907	9,465	104	8,858	2,998	3,420	13,622	41,484	43,180	2,688,163	2,798,064
14	67.2	2,695	4,391	10,223	1,021	2,706	4,209	2,127	9,952	37,324	39,727	2,508,173	2,669,654
14½	69.6	520	997	2,926	697	933	1,433	8,803	68,645	84,954	41,140	5,912,798	2,863,344
15	72.0	4,032	19,382	32,422	28,737	55,647	25,378	57,239	223,300	446,137	495,692	32,121,864	35,689,824
15½	74.4	2,620	6,897	16,672	6,758	21,237	19,184	15,278	20,200	108,846	74,517	8,098,142	5,544,065
16	76.8	37,933	125,014	187,994	146,506	407,902	167,269	132,065	812,604	2,017,287	1,703,474	154,927,642	130,826,803
Übertrag		581,267	925,862	2,406,357	988,844	2,032,043	1,397,266	2,568,754	6,784,434	17,684,827	15,886,337	731,538,834	652,053,149

Verkehr nach Entfernungen.

Distanz Kilometer	Güter									Sentner = Kilometer			
	Eigut	I	II	A	B	C	D	E	Total	1874	1873		
		Sentner	Anzahl	Anzahl									
Übertrag	581,267	925,862	2,406,357	988,844	2,032,043	1,397,266	2,568,754	6,784,434	17,684,827	15,886,337	731,538,834	652,053,149	
16½	79.2	175	1,013	4,555	193	11,999	2,354	2,953	6,210	29,452	15,589	2,332,598	1,234,649
17	81.6	940	1,025	3,926	5	577	1,235	2,257	15,919	25,884	27,565	2,112,134	2,249,304
17½	84.0	14,953	40,105	42,826	59,563	110,525	55,616	23,760	99,063	446,411	533,212	37,498,524	44,789,808
18	86.4	4,155	15,837	28,057	21,941	74,125	29,708	42,756	44,967	261,546	255,679	22,597,574	22,090,666
18½	88.8	647	2,179	7,619	3,770	3,633	2,146	1,766	16,821	38,581	23,164	3,425,993	2,056,963
19	91.2	678	1,538	4,731	1,513	4,808	1,190	12,750	15,202	42,410	20,528	3,867,792	1,872,154
19½	93.6	2,715	5,751	16,958	8,922	14,334	9,508	11,135	58,266	127,589	118,923	11,942,330	11,181,193
20	96.0	278	336	2,128	.	200	255	200	1,607	5,004	6,930	480,384	665,280
20½	98.4	4,256	9,062	15,132	12,375	8,380	10,253	20,622	108,786	188,866	126,767	18,584,414	12,473,873
21	100.8	934	1,265	6,317	601	.	1,278	320	200	10,915	8,874	1,100,232	894,499
21½	103.2	1,762	6,119	11,130	4,432	8,554	4,715	5,331	19,853	61,896	43,575	6,387,667	4,496,940
22	105.6	1,879	3,176	10,135	4,878	7,203	2,343	1,835	6,086	37,535	44,254	3,963,696	4,673,222
22½	108.0	8,342	12,176	75,149	40,553	83,780	72,052	60,971	38,826	391,849	390,426	42,319,692	42,166,008
23	110.4	517	1,872	6,853	1,155	3,825	4,846	.	8,000	27,068	26,678	2,988,307	2,945,251
23½	112.8	20	21	143	.	.	371	.	.	555	459	62,604	51,775
24	115.2	488	2,775	13,295	7,806	12,587	5,177	2,008	21,602	65,738	73,451	7,573,018	8,461,555
24½	117.6	571	2,798	2,509	478	15,061	518	1,193	3,803	26,931	24,865	3,167,086	2,924,124
25	120.0	433	1,510	1,609	216	520	729	876	7,363	13,256	8,754	1,590,720	1,050,480
25½	122.4	11	20	1,149	.	960	2	.	.	2,142	1,984	262,181	242,842
26	124.8	1,176	1,852	1,643	259	5,480	812	144	200	11,566	16,229	1,443,437	2,025,379
26½	127.2	1,872	7,252	7,251	2,461	11,837	2,275	14,454	52,134	99,536	93,217	12,660,979	11,857,202
27	129.6	46	336	329	3,206	631	222	.	200	4,970	2,280	644,112	295,488
27½	132.0	30,657	82,676	130,400	105,864	385,165	180,899	163,090	201,357	1,280,108	1,284,331	168,974,256	169,531,692
28	134.4	114	95	110	.	.	7	.	1,206	1,532	1,025	205,901	137,760
28½	136.8	162	507	2,507	2,938	508	2,697	160	7,200	16,679	7,810	2,281,687	1,068,408
29	139.2	178	409	4,439	464	779	38	226	2,202	8,735	8,363	1,215,912	1,164,130
29½	141.6	667	1,127	2,929	391	1,035	2,612	1,504	25,325	35,590	41,947	5,039,544	5,939,695
30	144.0	191	686	693	.	7,886	202	760	4,202	14,620	19,246	2,105,280	2,771,424
30½	146.4	134	416	1,887	2,866	101	632	276	200	6,512	4,675	953,357	684,420
31	148.8	4,166	16,473	24,996	23,641	103,848	72,390	21,557	60,897	327,968	333,586	48,801,638	49,637,597
31½	151.2	418	1,012	1,939	106	110	1,071	610	600	5,866	6,073	886,939	918,238
32	153.6	804	1,105	7,627	4,098	4,133	5,000	3,720	1,600	28,087	28,687	4,314,163	4,406,323
Total	665,606	1,148,386	2,847,328	1,303,539	2,914,627	1,870,419	2,965,988	7,614,331	21,330,224	19,485,483	1,153,322,985	1,068,961,491	

8. Verkehr nach den Waarengattungen.

	1873	1874	Gegenüber 1873	
			mehr	weniger
Abfälle: Hadern, Lumpen, Papierabfälle	64,596	55,790	—	8,806
Haare, Borsten	13,407	17,160	3,753	—
Hörner, Klauen, Knochen	30,738	30,152	—	586
Diversi	57,663	67,470	9,807	—
Baumwolle: Rohe	411,407	372,135	—	39,272
Baumwollgarne	261,841	258,602	—	3,239
Baumwollzeuge, rohe	98,568	115,594	17,026	—
Baumwollzeuge, gebleichte, gefärbte, bedruckte	299,287	308,285	8,998	—
Baumwollabfälle	73,878	84,614	10,736	—
Baumaterialien: Asphalt	22,651	26,034	3,383	—
Bausteine und Ziegel	421,875	343,005	—	78,870
Bauholz und Sägewaaren	909,286	907,006	—	2,280
Bausteine	1,252,737	1,939,492	686,755	—
Cement und Cementfabrikate	236,021	334,461	98,440	—
Dachziegel	43,248	37,546	—	5,702
Kalk	129,038	107,963	—	21,075
Parqueterie	22,807	23,226	419	—
Steinhauerarbeiten	44,524	71,937	27,413	—
Thonröhren	30,293	33,748	3,455	—
Diversi	107,176	93,876	—	13,300
Brennmaterialien: Brennholz	385,943	434,435	48,492	—
Holzkohlen	82,087	56,638	—	25,449
Steinkohlen und Coaks	3,166,137	3,460,658	294,521	—
Torf und Braunkohlen	121,716	117,454	—	4,262
Diversi	6,590	8,440	1,850	—
Bücher, Kunstgegenstände und Musikalien	34,230	49,182	14,952	—
Chemische Produkte: Alum	8,360	7,213	—	1,147
Chlorkalk	14,124	15,949	1,825	—
Potasse	2,453	2,789	336	—
Säuren	28,287	34,191	5,904	—
Soda	48,193	52,766	4,573	—
Bitriol (Eisen-, Kupfer- und Zink-)	12,652	13,934	1,282	—
Diversi	38,866	40,624	1,758	—
Cichorien und Kaffeesurrogate	44,537	38,964	—	5,573
Colonialwaaren: Kaffee	78,717	61,402	—	17,315
Gewürze	2,867	3,922	1,055	—
Zucker	159,847	147,171	—	12,676
Diversi	28,646	32,825	4,179	—
Corkholz und Bouchons	6,209	3,743	—	2,466
Dünger und Düngemittel, Düngesalz	98,035	107,846	9,811	—
Übertrag	8,899,537	9,918,242		

	Uebertrag	Bentner	1873	1874	Gegenüber 1873	
					mehr	weniger
					Bentner	Bentner
Droguerien, nicht besonders genannte	.	8 899,537	9,918,242			
Gis	.	36,409	39,592	3,183	—	
Eisen: Röhres und altes, Eisenstücke	.	165,948	31,211	—	134,737	
Fabrikirtes Blech, Draht, Röhren, Stabeisen, Guß	.	364,154	325,715	—	38,439	
Eisenwaren	.	248,083	341,633	93,550	—	
Eisenbahnschienen und Näder	.	112,505	573,388	460,883	—	
Maschinenteile	.	311,423	267,117	—	44,306	
Maschinen, zusammengesetzte	.	29,087	35,670	6,583	—	
Erden, nicht besonders genannte	.	87,366	59,317	—	28,049	
Erze	.	24,869	40,446	15,577	—	
Fahrzeuge und außergewöhnliche Gegenstände	.	152,221	208,006	55,785	—	
Farben und Farbwaren: Bleiweiß, Zinkweiß	.	10,641	12,148	1,507	—	
Farbenerden	.	24,256	21,284	—	2,972	
Farbexkraft, Farbbeize	.	6,564	11,133	4,569	—	
Farbholz, roh und gemahlen	.	22,257	28,849	6,592	—	
Farbwurzeln, Farbkräuter, Farbbeeren	.	7,720	8,503	783	—	
Krapp und Garanzin	.	51,229	50,896	—	333	
Diversi	.	27,940	31,475	3,535	—	
Felle und Häute	.	66,383	81,078	14,695	—	
Fett und Fettwaren: Degas, Kerzen, Seife, Talg, Thran &c.	.	106,265	95,673	—	10,592	
Garne, nicht besonders genannte	.	17,390	21,632	4,242	—	
Gebinde, leere und Emballagen	.	318,459	320,835	2,376	—	
Gerberrinde und Gerbstoffe	.	94,265	142,597	48,332	—	
Getränke: Branntwein, Liqueur	.	46,282	45,020	—	1,262	
Bier	.	171,564	201,244	29,680	—	
Essig	.	13,227	15,068	1,841	—	
Mineralwasser	.	18,809	18,826	17	—	
Wein und Most	.	845,787	635,909	—	209,878	
Glas und Glaswaren	.	75,009	83,674	8,665	—	
Graphit	.	1,789	2,482	693	—	
Gips, gemahlen, Gipssteine	.	141,643	149,663	8,020	—	
Harz, Pech, Colophonium	.	10,332	16,291	5,959	—	
Hausrath, Effekten	.	172,971	182,810	9,839	—	
Holzwaren, (auch Hässe und Küferwaren)	.	91,837	146,982	55,145	—	
Kriegswaffen und Munition	.	23,414	21,925	—	1,489	
Leder und Lederwaren	.	70,308	73,472	3,164	—	
Leinengarn, Leinwand und Leinenwaren	.	44,832	41,812	—	3,020	
Mehl und Mühlenfabrikate	.	334,120	375,204	41,084	—	
Metalle, nicht besonders genannte, Metallwaren, grobe	.	60,076	54,157	—	5,919	
Mühle, Schleif-, Weiß-, Lithographie-Steine	.	28,785	29,391	606	—	
Ruß- und Werkholz	.	194,278	203,204	8,926	—	
Uebertrag	.	14,006,978	15,500,803			

	1873	1874	Gegenüber 1873	
			mehr	weniger
Uebertrag	14,006,978	15,500,803	—	—
Öl: Vegetabilisches (Oliven-, Raps-, Sesam-Öl &c.)	151,549	150,556	—	993
Mineralisches (Pigroine, Petroleum, Solaröl &c.)	136,025	139,036	3,011	—
Papier und Papptendeckel	103,921	112,122	8,201	—
Papiermasse	29,007	29,394	387	—
Pflanzen, lebende	6,516	9,651	3,135	—
Produkte der Landwirthschaft und Viehzucht, Lebensmittel: Baumfrüchte	140,193	515,662	375,469	—
Butter und Schmalz	71,217	68,669	—	2,548
Eier	13,037	15,313	2,276	—
Kleisch und Kleischwaaren	40,135	36,580	—	3,555
Gemüse	17,543	33,143	15,600	—
Gespinnstoffe (Flachs, Hanf, Tute, Berg)	22,621	40,598	17,977	—
Getreide aller Art	2,656,221	2,272,977	—	383,244
Heu und Stroh	9,491	11,385	1,894	—
Hopfen	8,290	9,140	850	—
Hülsenfrüchte	36,763	25,720	—	11,043
Käse	218,247	191,716	—	26,531
Kartoffeln	320,080	293,297	—	26,783
Milch, flüssig und condensirt	71,269	95,473	24,204	—
Nüben, nicht als Gemüse verwendbare	6,716	265	—	6,451
Sämereien	54,048	39,464	—	14,584
Wildpfer, Geflügel, Fische, Austern	8,645	13,011	4,366	—
Diversi	43,639	54,574	10,935	—
Quinceillieren, Uhren, Spieldosen, Bijouterien	18,522	36,881	18,359	—
Salz, (Bade-, Koch- und Viehsalz)	362,925	362,615	—	310
Schwefel	22,841	5,032	—	17,809
Seegras	9,502	12,247	2,745	—
Seide, roh, Garne, Stoffe, Abfälle	123,953	136,175	12,222	—
Sprit	94,298	83,804	—	10,494
Stärke und Starkemehl	35,637	47,896	12,259	—
Strohwaaren	11,925	8,503	—	3,422
Tabak: Roher	24,052	21,680	—	2,372
Fabrizirter und Cigarren	51,678	50,666	—	1,012
Teigwaaren	35,291	33,859	—	1,432
Töpferwaaren, Steingut und Porzellan	53,171	53,586	415	—
Wolle: Rohe	16,683	33,448	16,765	—
Kunstvoll	1,658	1,321	—	337
Wollgarne	10,577	11,934	1,357	—
Wollwaaren	75,808	101,426	25,618	—
Hiezu verschiedene, nicht speziell genannte Artikel	364,811	670,602		
Total	19,485,483	21,330,224		

9. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

Durch- schnittliche Bahnlänge Kilometer	Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen			Brutto-Einnahme per Kilometer					
	Personen	Gepäck	Güter	Personen	Gepäck	Rieh	Güter	Mittelbare Betriebs- Einnahmen	Total
				fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	
1855	60	113,000	—	580,000	6,239	501	60	4,625	147 11,572
1856	106	130,000	—	680,000	7,860	521	159	5,640	364 14,544
1857	134.4	174,568	—	1,160,263	8,776	614	198	7,724	956 18,268
1858	156.5	186,339	—	992,060	9,458	653	294	7,277	779 18,461
1859	168.1	198,093	—	1,249,027	10,305	606	371	9,526	964 21,772
1860	178	192,862	—	1,747,055	10,265	617	542	12,720	2,483 26,627
1861	178	220,056	—	2,688,655	11,433	651	404	17,364	2,559 32,411
1862	178	237,963	—	2,789,730	12,129	680	479	17,268	2,666 33,222
1863	178	247,411	27,793	2,484,315	12,802	682	503	15,994	2,926 32,907
1864	178	247,176	26,257	2,394,332	12,603	665	521	14,690	3,164 31,643
1865	178	275,700	27,878	2,955,804	13,567	685	574	16,633	2,869 34,328
1866	178	251,166	26,644	3,582,262	12,424	652	660	19,480	2,436 35,652
1867	178	252,347	28,136	3,610,056	12,408	712	671	21,039	2,926 37,756
1868	178	280,449	29,817	4,690,941	13,534	744	601	24,008	4,335 43,222
1869	181.1	294,430	29,708	3,817,708	13,738	746	571	21,016	4,445 40,516
1870	193	275,163	34,180	3,959,560	12,988	822	599	21,408	3,119 38,936
1871	203	343,017	29,581	5,231,331	15,018	761	875	27,315	4,371 48,340
1872	213	361,429	31,899	4,681,953	16,010	849	765	23,520	5,436 46,580
1873	213	385,046	35,806	5,018,599	17,092	954	641	25,030	7,588 51,305
1874	213	409,295	36,661	5,414,662	17,857	954	622	26,385	11,086 56,904

C. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

Die Ausgaben-Rechnung und die Statistik des Betriebes umfassen — außer dem eigentlichen Nordostbahn-Netze mit einer Länge von 213 Kilometern — auch die Linie Zürich-Zug-Luzern (66 Kilometer) und die Bülach-Regensberger Bahn (20 Kilometer). Die ganze Länge der von der Nordostbahn während des Berichtsjahres betriebenen Bahnlinien betrug demnach wie im Vorjahr 299 Kilometer.

I. Ausgaben.

1873			1874		
Bahnlänge 299 Kilometer			Bahnlänge 299 Kilometer		
Fr.	Gts.	Prozent.	Fr.	Gts.	Prozent.
267,579	97	4.31	I. Zentralverwaltung	290,061	28 4.26
1,234,123	88	19.87	II. Unterhaltungskosten	1,352,317	09 19.86
1,410,945	12	22.72	III. Expeditionsdienst	1,537,322	10 22.57
3,174,281	69	51.11	IV. Transportdienst	3,491,981	36 51.28
28,145	49	0.45	V. Bahntelegraphie	28,561	39 0.42
95,834	57	1.54	VI. Verschiedenes	109,368	17 1.61
6,210,910	72	100	Totalausgaben	6,809,611	39 100
			abzüglich:		
			Auf die Rechnung über den Ausbau des Stammlinies fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung und des technischen Personals	Fr. 147,413. 47	
			Auf die Rechnung über den Bau neuer Linien fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung	120,606. 69	
212,428	93		Die Entschädigung für die Leitung des Baues der Bößbergbahn	57,575. 69	
			Die Entschädigung für die Leitung des Baues der Linie Koblenz-Stein	1,078. 71	
			Die Entschädigung für die Leitung des Baues der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinwil	3,736. 44	
			Die auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung und der technischen Leitung	10,000. —	
5,998,481	79			340,411	—
			Verbleiben als Betriebsausgaben	6,469,200	39

Über die Grundsätze, nach welchen die von den Betriebsausgaben in Abrechnung gebrachten, den verschiedenen Baurechnungen zur Last fallenden Ansätze gebildet sind, ist schon in früheren Berichten Aufschluß ertheilt worden. Daher mag hier rücksichtlich der Fr. 147,413. 47 Gts., welche der Rechnung über den Ausbau des Stammlinies belastet sind, die Mittheilung genügen, daß die Gesamtausgaben für die Zentralverwaltung und für dasjenige technische Personal, welches auch für den erwähnten Ausbau betätiggt wurde, sich auf Fr. 540,000 belaufen, und daß in genannter Rechnung sämtliche Anschaffungen von Lokomotiven und Wagen, auch diejenigen für die neuen Linien, mitenthalten sind. Daß die Quote, welche die Rechnung über den Bau neuer Linien an die Kosten der Zentralverwaltung beizutragen hat, auf Fr. 120,606 angewachsen ist, erklärt sich namentlich aus der intensiven Förderung, welche die Bauten an der linksufrigen Zürichseebahn und der Linie Winterthur-Koblenz im Berichtsjahre gefunden haben. In gleicher Weise, nämlich daran, daß die betreffenden Bauten in größerem Umfange betrieben wurden als im Vorjahr, erklärt sich gegenüber der Rechnung von 1873 die Mehrbelastung der Baurechnungen über die mit der Zentralbahn gemeinschaftlichen Bahnen (Bößbergbahn und Linie Koblenz-Stein). Trotz dieser Beteiligung der Baurechnungen an den Ausgaben für die Zentralverwaltung und das technische Personal fällt von denselben immer noch eine namhaft höhere Summe als früher, wo entsprechende Vergütungen zu Lasten der Rechnung über den Ausbau des Stammlinies zum Voraus von jenen Ausgaben abgezogen

waren und Bauten neuer Linien nicht stattfanden, auf die Betriebsrechnung; wir glauben hierauf aufmerksam machen zu sollen, um der irrginen Annahme vorzubeugen, daß mittels der besprochenen Belastung der Baurechnungen Ausgaben, welche von der Betriebsrechnung getragen werden sollten, dieser in ungerechtfertigter Weise abgenommen werden.

Die Vergleichung der Netto-Ausgaben für den gesamten Betrieb in den Jahren 1873 und 1874 ergibt zu Lasten des letzteren Jahres eine Mehrausgabe von Fr. 470,718. 60 Cts., hinsichtlich welcher die nachstehenden Bemerkungen über einzelne Ausgabentitel, soweit solche erheblichere Differenzen aufweisen, näheren Aufschluß enthalten.

I. „Zentralverwaltung.“ Dieser Titel erzeugt gegenüber dem letzten Jahr eine Mehrausgabe von Fr. 22,481. 31 Cts., wovon auf die Rubrik Sitzungsgelder und Gehalte des Personals der Zentralverwaltung Fr. 16,033. 72 Cts. fallen, welche Differenz durch Vermehrung des Personals und durch Gehaltsaufbesserungen entstanden ist.

II. „Unterhalt der Bahn nebst Zubehörden.“ Der ganze Titel, abzüglich des zu Lasten der Erneuerungs- und Reservefonds fallenden Aufwandes für die Erneuerung des Oberbaues, ergibt eine Mehrausgabe von Fr. 118,193. 21 Cts. gegenüber dem Vorjahr. Von dieser Erhöhung fällt auf die Rubrik Besoldung des Bahnaufsichtspersonals ein Betrag von Fr. 33,144. 81 Cts., auf die Rubrik Bekleidung des Bahnaufsichtspersonals ein solcher von Fr. 7,943. 74 Cts.; diese Mehrausgaben sind hauptsächlich die Folge der Kreirung neuer Wärterposten. Der Unterhalt des Bahnkörpers erheischt im Berichtsjahr eine Mehrausgabe von Fr. 17,993. 57 Cts., wovon der größte Theil durch die Wiederherstellung der Ende Juli durch das Hochwasser der Thur verursachten Beschädigung der Bahnlinie zwischen Müllheim und Sulgen, sowie der Bahnstrecke zwischen Mettmenstetten und Steinhausen veranlaßt wurde. Die Mehrausgabe von Fr. 7,595. 92 Cts. auf der Rubrik Unterhaltung der Kunstdämmen röhrt hauptsächlich von der Reparatur des Holzwerkes an der Sihlbrücke in Zürich, sowie der Oberthorbrücke bei Schaffhausen und der durch Hochwasser unterspülten Kaltenbachbrücke bei Müllheim her.

Die Ausgabe für Unterhaltung des Oberbaues zeigt abermals eine Steigerung, die im Wesentlichen daraus zu erklären ist, daß die Arbeiten für gänzliche Neulegung sich auf größere Strecken ausdehnten als in irgend einem früheren Jahr; in Folge dessen fällt diese Mehrausgabe größtentheils auf den Erneuerungsfond der Nordostbahn und die Reservefonds der beiden Filialbahnen. Jene Ausdehnung der Oberbauerneuerung erklärt sich, abgesehen von der mit dem wachsenden Verkehr sich ebenfalls steigernden Abnutzung des Oberbaues, namentlich aus dem Umstande, daß der größere Theil des Stammnetzes nunmehr schon 17 bis 20 Jahre im Betriebe steht und daher jetzt die wegen Schadhaftigkeit auszuwechselnden Schienen jährlich eine Gesamtgeleisellänge von 20 Kilometern übersteigen. Hierzu kommt, daß auf den Stationen Zürich, Winterthur, Brugg, Rupperswil, Narau u. s. f. in Folge der Einführung neuer Linien ausgedehnte Erweiterungen der Gleise stattfinden müssen, wozu größtentheils nicht Schienen des neuen Profils, sondern nur solche der älteren Profile verwendet werden können, falls eine gänzliche Umlegung ihres Oberbaues, einschließlich der Weichen und Kreuzungen, auf das stärkere Profil vermieden werden will; im Berichtsjahr wurden 7 Kilometer solcher Stationsgleise gelegt, und im laufenden Jahr ist die Legung von 27 Kilometern vorausgesehen. Wäre nur das erstere Bedürfniß vorhanden, d. h. das jährliche Schadhaftwerden von zirka 20 Kilometern Gleise, so ließe sich die successive Einlegung neuer Schienen auf dem Stammnetze noch auf zehn Jahre verteilen; allein um zugleich dem zweiten Bedürfnisse durch Aushinnahme noch betriebsfähiger Schienen älterer Profile aus den Linien des Stammnetzes zu genügen, muß die Erneuerung des Oberbaues des letzteren beschleunigt werden. Die Folge hiervon ist, daß von den 302 Kilometern Gesamtgeleisellänge des Stammnetzes Ende 1874 schon 84 Kilometer einen neuen Oberbau von dem jetzigen, stärkeren Schienenprofil hatten, und daß die übrigen 218 Kilometer bis zum Jahr 1880 ebenfalls umgelegt werden müssen, worauf für eine Reihe von Jahren die Arbeiten

für Unterhaltung des Oberbaus sich wieder sehr reduzieren werden. Wir finden übrigens angemessen, dem Umstände, daß diese beschleunigte Durchführung der Umlegung des Oberbaues nicht eine Folge der Betriebsansforderungen ist, sondern zum Zwecke finanzieller Ersparnisse beim Bau der neuen Linien, beziehungsweise bei der durch den letzteren bedingten Erweiterung bestehender Stationen stattfindet, dadurch Rechnung zu tragen, daß wir in Jahren, wo bedeutend mehr als das jährliche Durchschnittsquantum von circa 30 Kilometern Gleise umgebaut wird, einen entsprechenden Betrag auf neue Rechnung vortragen lassen, um denselben in den nächst kommenden Jahren, wo die Arbeit unter diese Durchschnittsziffer herabsinken wird, definitiv zu buchen. — Die Zahl der seit dem Beginn des Betriebes bis Ende 1874 ausgewechselten Schienen stieg für das Gesamt netz der Nordostbahn (einschließlich der beiden Zillallinien) auf 39.60 % und diejenige der Schwellen auf 55.97 %, gegenüber 29.34 und 45.71 % im Vorjahr; für das Stammmetz allein betragen die gleichen Ziffern 45.71 und 60.71 %, gegenüber 34.35 und 50.59 % im Vorjahr.

Die Rubriken 7. Unterhaltung der Einfriedigungen, Barrieren &c., 8. Unterhaltung der technischen Einrichtungen der Bahnhöfe, 9. Unterhaltung der Gebäude, 10. Unterhaltung des Arbeitsgeschirrs der Bahnwärter &c. und 11. Räumung von Schnee und Eis weisen zusammen eine Mehrausgabe von Fr. 44,788. 90 Cts. auf. Die Hauptausgaben wurden bei Rubrik 8 durch Reparaturen der Dreh scheiben in den Bahnhöfen Zürich, Aarau und Luzern, bei Rubrik 9 durch Reparaturen in den Bahnhöfen Zürich und Romanshorn und durch vermehrten Wasserkonsum in den Bahnhöfen Zürich und Winterthur, bei Rubrik 10 durch die bereits erwähnten umfassenden Gleiseumbauten veranlaßt.

III. „*Expeditionsdienst*.“ Dieser Titel weist im Ganzen eine Mehrausgabe von Fr. 126,376. 98 Cts. gegenüber dem Vorjahre auf. Hieron fällt allein auf die Besoldungen des Personals der drei Abtheilungen 1 a, 2 a und 3 a der Rechnung ein Betrag von Fr. 121,506. 10 Cts., hauptsächlich von der Vermehrung des Personals und von Gehalts erhöhungen herrührend. Was den ersten Faktor betrifft, so mag hier die Notiz nicht ohne Interesse sein, daß das gesammte Personal des Expeditionsdienstes, ausgenommen der Einnehmer- und Gepäckdienst, von 757 (im Jahre 1873) auf 816, die Güterarbeiter inbegriffen, also um 59 angewachsen ist, wovon allein auf den Güterdienst im Bahnhof Winterthur eine Zahl von 15 kommt.

Unter den übrigen Ausgaberubriken sind keine erheblicheren Differenzen zu verzeichnen, bemerkenswerth ist lediglich die auf zufälligen Verumständungen beruhende Ausgabeverminderung von Fr. 10,032. 72 Cts. auf dem Titel „1. Allgemeine Kosten und Ergänzung, Unterhalt und Assuranz des Inventars.“ Eine Ausgabevermehrung von Fr. 5497. 43 Cts. gegenüber dem Vorjahre erzeugt der Titel 2. „Personendienst c) Druckosten“, daher rührend, daß die Steigerung des Personenverkehrs, worüber auf den betreffenden Titel der Einnahmenrechnung verwiesen wird, eine bedeutend größere Zahl von Billeten erheischt hat als im Vorjahr.

IV. „*Transportdienst*.“ Dieser Titel erzeugt im Ganzen eine Mehrausgabe von Fr. 317,699. 67 Cts. gegenüber dem Vorjahre, wovon auf die Besoldungen ein Betrag von Fr. 179,863. 49 Cts. kommt, herrührend von Vermehrung des Personals und von Gehaltserhöhungen.

Hinsichtlich der einzelnen Rechnungsrubriken ist folgendes zu bemerken: Das Kapitel 2. Kosten des Fahrdienstes ergibt eine Mehrausgabe von Fr. 183,272. 08 Cts. Hieron fällt allein ein Betrag von Fr. 101,201. 89 Cts. auf die Besoldungen des Zugpersonals, der Wagenwärter &c., als Folge von Gehaltsaufbesserungen und Personalvermehrung. Der Unterhalt und die Erneuerung der Wagen &c. erforderte einen Mehraufwand von Fr. 81,060. 58 Cts. gegenüber dem Vorjahre. Hierüber sowohl als auch über den Mehraufwand für Öl und Schmiede sind in dem folgenden Abschnitte „2. Statistik des Betriebsdienstes“ nähere Angaben enthalten. Die Vergütung für die Benutzung fremder Wagen beträgt

Fr. 134,651. 32 Cts., d. h. Fr. 5400. 09 Cts. weniger als im Vorjahr. Die Vergleichung dieser Ausgabe mit der Einnahmepost „Vergütung für Benutzung von Wagen der Nordostbahn auf andern Bahnen“ im Betrage von Fr. 172,191. 44 Cts. könnte zu dem Schlusse Veranlassung geben, als hätte eine bedeutend grössere Zahl von Nordostbahnwagen auf fremden Bahnen, als von fremden Wagen auf dem Nordostbahnnetz zirkulirt. In Wirklichkeit ist dem nicht so, indem, wie in dem nachfolgenden Abschnitte „2. Statistik des Betriebsdienstes“ näher ausgeführt ist, gerade das umgekehrte Verhältnis der Fall ist. Daß nicht dem entsprechend eine erheblich grössere Ausgabe auf der Vergütung für Benutzung von fremden Wagen auf der Nordostbahn gegenüber der Einnahme für Benutzung von Nordostbahnwagen auf fremden Bahnen in der Rechnung erscheint, röhrt daher, daß in Folge des erst im Jahre 1875 zum Austrag gelangten Anstandes mit der Schweizerischen Zentralbahn über konventionswidrige Benutzung von Nordostbahnwagen auf der Zentralbahn und den rückwärtsgeliegenden Bahnen, worüber noch im folgenden Abschnitte nähere Mittheilung erfolgen wird, die definitive Verrechnung der Gebühren aus dem gegenseitigen Warenaustausch mit der Zentralbahn u. s. w., welche einen erheblich höheren Betrag der Ausgaben (Kapitel IV. 2 g) als der Einnahmen (Kapitel B II) aufweist, im Berichtsjahr nicht mehr möglich war.

3. Zugkraftskosten. Auf diesem Kapitel ist im Berichtsjahr eine Mehrausgabe von Fr. 133,494. 45 Cts. gegenüber dem Vorjahr erwachsen. Hieron entfällt auf die Bezahlungen ic. des Maschinenpersonals ein Betrag von Fr. 75,406. 72 Cts., herrührend von einer Vermehrung des Personals und von Gehaltsaufbesserungen. Ferner erscheint als eine namhafte Ausgabenvermehrung ein Betrag von Fr. 47,295. 37 Cts. auf dem Kapitel Brennmaterial; dieses ungünstige Ergebniß röhrt zum Theil von einer bedeutenden Vermehrung der Fahrleistung, besonders im Rangierdienste auf den Bahnhöfen Zürich, Winterthur, Romanshorn und Arara, zum Theil aber auch davon her, daß die in unserm lehjtjährigen Geschäftsberichte erwähnte Steigerung der Kohlenpreise für einen Theil des Berichtsjahres noch fortgedauert hat und ein Rückgang derselben erst gegen Ende des Jahres eingetreten ist. Nähere Angaben über den Brennmaterialverbrauch und dessen Kosten, sowie ferner über den Unterhalt und die Erneuerung der Lokomotiven ic., welche einen Mehraufwand von Fr. 6859. 41 Cts. zu Lasten der Betriebsrechnung aufweisen, sind in dem folgenden Abschnitt „2. Statistik des Betriebsdienstes“ enthalten.

V. „Bahntelegraphie.“ Die Mehrausgabe auf diesem Titel beträgt Fr. 415. 90 Cts. Im Laufe des Berichtsjahres sind auf folgenden Stationen Bahntelegraphenbureaux errichtet und beziehungsweise eröffnet worden: in Rupperswil am 1. März, in Henggart, Urdorf und Ebikon am 15. März, in Rothkreuz am 1. April. Ferner wurden auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Aargauischen Südbahn (12. Juni) in Arara und Rupperswil für die Telegraphenleitung Arara-Rupperswil-Wohlen besondere Apparate aufgestellt. Es bestanden somit am Schlusse des Berichtsjahres auf dem Bahnenetz der Nordostbahn (die Bahnhöfe Konstanz und Waldshut, wo für die Nordostbahn besondere Apparate aufgestellt sind, inbegriffen) 68 Telegraphenstationen mit 90 Morseapparaten (gegen 63 Stationen mit 83 Apparaten im Vorjahr). Die Bedienung fand durch 140 des Telegraphirens kundige Beamte statt. Im Ganzen wurden 57,383 Bahndienstdepeschen befördert (gegen 53,884 im Vorjahr).

Am 19. Januar wurde auf der Station Märstetten ein öffentliches Privattelegraphenbureau errichtet, während auf den Stationen Turgi (am 24. März) und Affoltern (am 31. Dezember) mit Rücksicht auf die Zunahme des Bahndienstverkehrs der Privattelegraphendienst von letzterem gänzlich abgelöst wurde. Hierach waren am Schlusse des Jahres noch 23 Stationen (6 bloße Aufgabebureaux für Privattelegramme inbegriffen) dem Privatdepeschenverkehr geöffnet, wozu ferner 1 Bureau, welches nur Privattelegraphendienst hat (Schinznach), kommt. Im Ganzen wurden 41,535 Privatdepeschen befördert (gegen 33,477 im Vorjahr).

VI. „Verschiedenes.“ Dieser Titel zeigt eine Mehrausgabe von Fr. 13,533. 60 Cts. gegenüber dem Vorjahr. Dieselbe röhrt wesentlich daher, daß, während auf einzelnen Rechnungsrubriken eine etwälche Verminderung der Ausgaben eingetreten ist, auf der dem Bunde zu entrichtenden Konzessionsgebühr Fr. 15,152. 50 Cts. mehr als im Vorjahr verbraucht werden mußten. Früher betrug die Konzessionsgebühr Fr. 500 per Wegstunde; gestützt auf das neue Bundesgesetz über Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen vom 22. Dezember 1872 setzte der Bundesrat die Gebühr auf das Maximum von Fr. 200 per Kilometer, nahezu das Doppelte der bisherigen Konzessionsgebühr, fest, und es ist dieselbe vom II. Quartal 1873 an zur Verrechnung gekommen.

2. Statistik des Betriebsdienstes.

Die Detailnachweise über den Stand, die Leistungen und die Unterhaltungskosten des Fahrmaterials sind in den diesem Berichte in tabellarischer Form angeschlossenen Beilagen enthalten. Auch den größern Theil der aus dem Betriebsdienste abgeleiteten Durchschnitts- und Verhältniszahlen lassen wir in einer besondern Zusammenstellung folgen. Wir glauben uns deshalb in der nachfolgenden Darstellung über den Stand, die Leistungen und die Unterhaltungskosten des Fahrmaterials auf wenige Punkte beschränken zu können.

a. Fahrmaterial.

Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten.

Lokomotiven. Bestand. Im Laufe des Berichtsjahres sind von den für die im Bau begriffenen neuen Linien, sowie als Ersatz für 6 reparaturbedürftige Personenzuglokomotiven im April und Dezember 1873 bei der Maschinenfabrik Esslingen bestellten 48 Lokomotiven 6 zweiachsige Personenzug- und 3 zweiachsige Tenderlokomotiven zur Ablieferung gelangt; ferner 17 Personenzuglokomotiven, sowie 8 Güterzuglokomotiven und 3 Tenderlokomotiven sind in den Monaten April bis Oktober 1875, und 7 Personenzuglokomotiven und 4 Güterzuglokomotiven in den Monaten April und Mai 1876 successiv in gleichmäßigen Partien abzuliefern.

Neue Bestellungen von Lokomotiven sind im Laufe des Berichtsjahres keine erfolgt. Durch die oben erwähnte Ablieferung von 6 Personenzug- und 3 Tenderlokomotiven ist die Zahl der Lokomotiven im Berichtsjahre auf 89 Stück vermehrt worden, welche Zahl dann wieder durch die Demolirung der zweiten der längst aus dem Fahrdienst zurückgezogenen beiden Rheinfallbahnmaschinen auf 88 Stück reduziert worden ist. Hiernach kommt 1 Lokomotive auf 3.3977 Kilometer Bahnlänge, letztere zu 299 Kilometer gerechnet, gegenüber 3.7375 Kilometer im Vorjahr. Von diesen 88 Lokomotiven wurden 77 im regelmäßigen Fahrdienst, 9 im Rangierdienst auf verschiedenen Bahnhöfen und 2 zu anderweitigen Zwecken (Kiestransport u. dgl.) verwendet.

Leistungen. Im Durchschnitt standen während des Berichtsjahres 73 Lokomotiven im Fahrdienste, welche im regelmäßigen und außerordentlichen Dienste zurückgelegt haben:

	Kilometer	
	1873	1874
auf der eigentlichen Nordostbahn	1,744,776	1,775,880
„ „ Zürich-Zug-Luzernerbahn	289,683	281,524
„ „ Bülach-Regensbergerbahn	80,671	82,099
zusammen	<hr/> 2,115,130	<hr/> 2,139,503

Eine fernere Leistung von 6,664 Kilometern, welche 4 Lokomotiven während des eidgenössischen Schützenfestes auf den Vereinigten Schweizerbahnen durchlaufen haben, ist in der vorstehenden Summe nicht inbegriffen.

Die Zahl der über die ganze Bahn beförderten Züge beträgt:

	1873	1874
für das ganze Jahr	7,074.0	7,155 5
für jeden Tag	19.381	19.604

Die serienweise nachgewiesenen Leistungen der Lokomotiven sind aus der beigefügten Tabelle ersichtlich.

Die im eigentlichen Fahrdienste verwendeten Lokomotiven haben folgende Wagenachsen-Kilometerzahl befördert:
Achsenkilometer

	1873	1874	
von den Lokomotiven der Klasse A .	im Ganzen	per Zug	im Ganzen
	16,934,927	22.10	17,288,333
" " " " " B .	9,675,668	21.41	8,587,866
" " " " " C .	33,056,576	49.40	34,756,066
" " " " " D .	3,885,953	17.07	4,877,493
	zusammen	30.05	30,62
	63,553,124		65,509,758

Über die Ausscheidung der Achsenkilometer nach dem Charakter der Bahnzüge gibt die bezügliche Tabelle (Beilage I) näheren Aufschluß.

Unterhaltungskosten. Der Brennmaterialverbrauch für die im Fahrdienste verwendeten Lokomotiven betrug im Berichtsjahr 39,353 Kubikfuß Tannenholz und 363,555 Bentner Steinkohlen (1873: 36,582 Kubikfuß Tannenholz und 361,502 Bentner Steinkohlen). In Steinkohlen-Bentner reduziert, beträgt — der Kubikfuß Tannenholz zu 10 Pfund Kohlen gerechnet — der gesamte Verbrauch an Brennmaterial 367,490,3 Bentner, gegenüber 365,160,2 Bentner im Jahr 1873.

Die Kosten für Brennmaterialien betrugen:

	1873.	1874.
im Ganzen	Fr. 684,009. 88	715,414. 18
für einen Bentner "	1. 87,32	1. 94,68

Über den Kohlenverbrauch der einzelnen Lokomotivserien, sowie über die entsprechenden Kosten gibt die betreffende Tabelle (Beilage I) näheren Aufschluß.

Der Verbrauch an Schmiermaterial (Öl und Talg) für die Lokomotiven des Fahrdienstes belief sich auf 90,457 Pfund (im Vorjahr 81,527 Pfund). Die daherigen Ausgaben betrugen Fr. 42,036. 36 Cts. gegenüber Fr. 42,002. 14 Cts. im vorhergehenden Jahre. Im Durchschnitt kostete ein Pfund Schmiere 46,47 Cts., im Vorjahr dagegen 51,52 Cts.

Auch bezüglich des Schmiermaterial-Verbrauches verweisen wir auf die beigegebene Tabelle, in welcher nach bisheriger Übung auf derselben Rubrik der Verbrauch an Putzmaterial inbegriffen ist.

Die Erneuerungs- und Reparaturkosten der im Rang dienst gestandenen 77 Lokomotiven beliefen sich im Berichtsjahre — mit Inbegriff der Provisionszuschläge der Werkstätte — auf Fr. 564,607. 69 Cts. gegenüber Fr. 641,571. 08 Cts. im Vorjahr. Von jenem Betrage von Fr. 564,607. 69 Cts. sind indessen der Betriebsrechnung blos Fr. 502,869. 59 Cts., abzüglich der für Rangierlokomotiven verausgabten Reparaturkosten von Fr. 39,129. 34 Cts., somit Fr. 463,740. 25 Cts. belastet, und ist dagegen ein Betrag von Fr. 100,867. 44 Cts., welcher für Hauptreparaturen von 3 ältern Personenzug-Lokomotiven verausgabt werden müste, gemäß § 11 der Gesellschaftsstatuten auf den „Erneuerungsfond der Nordostbahn“ übergetragen worden. Von jener Summe von Fr. 463,740. 25 Cts. wurden Fr. 326,758. 54 Cts. auf laufende Reparaturen und Fr. 136,981. 71 Cts. auf die Beschaffung von Ersatzstücken verausgabt. An Ersatzstücken wurden u. A. verwendet: 1376 Feuerröhren aus Messing, mit einer Ausgabe von Fr. 33,098. 48 Cts., 1473 Feuerröhren aus Eisen mit einer solchen von Fr. 19,363. 47 Cts., 5736 gußeiserne Roststäbe mit einer Ausgabe von Fr. 19,133. 35 Cts., 50 Triebrad-Bandagen mit einem Kostenbetrag von Fr. 14,709. 88 Cts., 72 Bandagen für Lauf- und Tenderräder aus Gußstahl mit einem solchen von Fr. 14,268. 64 Cts., 13 Grzenterkurbeln mit einem Aufwand von Fr. 9918. 98 Cts., 8 Dampfzylinder mit einem solchen von Fr. 5303. 64 Cts. u. s. w. Hinsichtlich der Vertheilung der Erneuerungs- und Reparaturkosten der Lokomotiven und Tender unter die einzelnen Serien erlauben wir uns, auf die angefügte Tabelle zu verweisen.

Die ausschließlich im Rang dienste der Bahnhöfe Zürich, Romanshorn, Arbon und Winterthur verwendeten 9 Lokomotiven — zwei derselben stehen in Zürich und Romanshorn in Reserve — weisen folgende Leistungen und Unterhaltungskosten auf:

	1873.	1874.
Zurückgelegte Weglänge	cirka Kilom. 297,639	348,503
Verbrauch an Brennmaterial	Fr. 28,364	35,455
" Schmierung	Pfd. 8,933	10,613
Kosten des Brennmateriale	Fr. 53,130. 81	69,021. 88
" der Schmierung	" 4,602. 21	4,931. 98
" des Putzmateriale	" 576. 88	520. 53
" der Reparaturen (incl. Provisionszuschläge der Werkstatt)	" 27,018. 72	39,129. 34
Durchschnittliche Ausgabe per Kilometer	Cts. 28,668	32,597

Wagen. Bestand. Zum Theil schon im Jahre 1873, zum Theil im Berichtsjahre sind folgende neue Wagen bestellt worden:

148 Stück zweiaachige Personenwagen (14 Stück I. Klasse, 30 Stück I. und II. Klasse, 24 Stück II. Klasse, 20 Stück II. und III. Klasse und 60 Stück III. Klasse), wovon 137 Stück für die im Bau begriffenen neuen Linien und 11 Stück als Ersatz für ausrangirte alte Personenwagen bestimmt sind; ferner 3 Stück Krankentransportwagen als Vermehrung des Transportmaterials für die alten Linien, sowie 25 Stück Gepäckwagen und 610 Stück Güterwagen (210 offene, 258 gedeckte, 80 Steintransport-, 12 Kleinviehtransport- und 50 Langholztransportwagen) für die neuen Linien bestimmt. Die Lieferung dieser Wagen wurde der Schweizerischen Industriegesellschaft in Neuhausen, den Herren Durieux & Cie. in Louvain, der Fabrik für Wagenmaterial in Bern, der Waggonfabrik in Ludwigshafen, der Maschinenfabrik Esslingen, den Chantiers de la Buire in Lyon, der Freiburger Waggonfabrik und der Maschinenbauaktiengesellschaft in Nürnberg übertragen. Die Ablieferung hat zum Theil schon im Jahre 1874 stattgefunden, zum Theil fällt dieselbe auf das laufende und das Jahr 1876.

Die Zahl der Personenwagen ist im Berichtsjahre um 5 Wagen I. Klasse und 10 Wagen I. und II. Klasse mit zusammen 150 Sitzplätzen I. und 200 Sitzplätzen II. Klasse vermehrt worden.

Ebenso ist anlässlich der Umänderung von zwei achträdrigen Personenwagen eine Vermehrung der Sitzplätze I. Klasse um 12, zugleich aber auch eine Verminderung der Sitzplätze II. Klasse um 34 Stück eingetreten. Die Gesamtzahl der Personenwagen betrug auf Ende des Berichtsjahres **268** Stück mit 676 Achsen und 11,153 Sitzplätzen (gegenüber von 253 Stück mit 648 Achsen und 10,825 Sitzplätzen im Jahre 1873). Zu bemerken ist noch, daß die Zahl der Achsen durch den Umbau eines vierachsigen Personenwagens III. Klasse in einen solchen mit zwei Achsen sich um zwei vermindert hat.

Im Bestande der Gepäck- und Güterwagen ist im Laufe des Berichtsjahres eine Vermehrung eingetreten durch die Lieferung von:

16	Stück	Gepäckwagen mit einer Tragfähigkeit von	.	.	.	.	.	1920	Zentnern
2	"	Kesselwagen	"	"	"	"	.	800	"
150	"	gedeckten Güterwagen mit einer Tragfähigkeit von	.	.	.	.	.	37,500	"
25	"	offenen	"	"	"	"	.	5,000	"
50	"	Steintransportwagen	"	"	"	"	.	15,000	"
30	"	Langholzwagen	"	"	"	"	.	6,000	"
12	"	Kleinviehwagen	"	"	"	"	.	2,400	"

Anderseits hat durch die Außerbetriebstellung von 2 Stück vierachsigen und 3 Stück zweiachsigen, gedeckten Güterwagen eine Verminderung der Güterwagen stattgefunden.

In Folge dessen betrug die Gesamtzahl der Gepäck- und Güterwagen am Schluß des Berichtsjahres **1695** Stück mit 3440 Achsen und einer Tragfähigkeit von zusammen 356,870 Zentnern (gegenüber von 1415 Stück mit 2884 Achsen und einer Tragfähigkeit von 289,280 Zentnern im Vorjahr.)

Leistungen. Es haben zurückgelegt:

Achsenkilometer:

	1872.	1873.	1874.
Die Nordostbahnenwagen auf den Nordostbahnenlinien:			
Personenwagen	14,981,296	15,834,586
Güterwagen	18,815,191	19,806,115
Im Ganzen:			
	33,796,487	35,640,701
Die Nordostbahnenwagen auf fremden Bahnen:			
Personenwagen	2,582,252	2,838,867
Güterwagen	14,898,165	16,924,809
Im Ganzen:			
	17,480,417	19,763,676
Gesamtleistung der Nordostbahnenwagen:			
	51,276,904	55,404,377
			55,962,671

Die Wagen fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn:

	Achsenkilometer:	1872	1873	1874
Personenwagen		2,641,010	3,061,210	2,553,968
Güterwagen		19,449,515	23,289,039	24,309,081
Eidgenössische Bahnpostwagen		1,366,929	1,562,174	1,587,940
Im Ganzen:		23,457,454	27,912,423	28,450,989
Die Nordostbahnwagen und die fremden Wagen zusammen auf der Nordostbahn . . .		57,253,931	63,553,124	65,509,758

In den Geschäftsberichten pro 1871 und 1872 erwähnten wir der Anstände, welche sich in Bezug auf die konventionswidrige Verwendung unserer Güterwagen auf den Bahnen der Zentral- und Westschweiz in der Betriebsperiode 1870/1871 während des deutsch-französischen Krieges mit der Verwaltung der Zentralbahn erhoben hatten. Zur Beseitigung des bezüglichen Prozesses, den wir anzuhaben genötigt gewesen waren, fanden gegen Ende des Berichtsjahres zwischen den beidseitigen Verwaltungen Unterhandlungen statt, welche indessen erst im laufenden Jahre zum Abschluß gelangten und zwar in dem Sinne, daß diese Verwaltungen ein gütliches Abkommen trafen, nach welchem sich die Zentralbahn verpflichtete, der Nordostbahn die Abversalsumme von Fr. 105,000 herauszubezahlen, in der Meinung, daß hiemit alle Abrechnungsverhältnisse beider Bahnen, betreffend den gegenseitigen Wagenau tausch aus der Betriebsperiode während des deutsch-französischen Krieges (für normale Wagenmiethe, beziehungsweise Verspätungsgebühren, sowie für die konventionswidrige Wagenbenutzung) für den Zeitraum vom 1. Dezember 1870 bis 31. Mai 1871 als gegenseitig getilgt anerkannt werden, und daß für die Zeit vor dem 1. Dezember 1870 und vom 1. Juni 1871 an lediglich die konventionsgemäßen Gebühren in Rechnung fallen sollen. Die bezeichnete Entschädigungssumme von Fr. 105,000 wird in der Betriebsrechnung von 1875 zur Verrechnung gelangen. *

Unterhaltungskosten. An Schmiermaterial wurden 21,970 Pfund mit einem Kosten aufwande von Fr. 10,125. 79 (im Vorjahr 16,453.5 Gts. Pfund mit einer Auslage von Fr. 8,282. 16 Gts.) verbraucht. Es wurden mit einem Pfund Schmiere 2,981.8 Achsenkilometer (gegenüber von 3,862.6 im Jahre 1873) zurückgelegt.

Die Kosten für den Unterhalt und die Erneuerung der Wagen haben incl. die Provißionszuschläge der Werkstätte Fr. 547,407. 05 Gts. betragen, gegenüber Fr. 466,346. 47 Gts. im Vorjahr. Davon fallen Fr. 40,643. 99 Gts. auf Hauptreparaturen an 5 Personen- und 54 Gepäck- und Güterwagen, Fr. 88,427. 09 Gts. auf Anschaffung von Ersatzstücken und Fr. 418,335. 97 Gts. auf laufende Reparaturen.

b. Durchschnittsresultate und Verhältniszahlen.

(Länge des betriebenen Netzes: 299 Kilometer.)		1872	1873	1874
I. Ausgaben.				
Gesammt-Betriebsausgaben	per Bahn-Kilometer	Franken	18,415. 50*	20,061. 81*
" " "	Lokomotiv-Kilometer	"	2. 79*	2. 83* 3.02*
" " "	Wagenachsen-Kilometer, Centimes	"	9.62*	9.43* 9.88*
Zentralverwaltung	" Bahn-Kilometer	Franken	672. 02*	536. 04* 171.43*
Bahnaufsicht und Bahnunterhalt	" "	"	3,583. 30*	3,787. 06* 4,194.12*
Expeditionsdienst	" "	"	4,137. 65	4,718. 88 5,141.55
Transportdienst:				
Im Ganzen	" "	"	9,616. 34*	10,605. 18* 11,667.72*
	" Lokomotiv-Kilometer	"	1. 46.01*	1. 49.91* 1.63.06*
	" Wagenachsen-Kilometer, Centimes	"	5.02*	4.98* 5.33*
Allgemeine Kosten	" Lokomotiv-Kilometer	"	5.92	5.95 5.93
	" Wagenachsen-Kilometer	"	0.20	0.20 0.19
Fahrdienst	" Lokomotiv-Kilometer	"	53.98	57.33 65.25
	" Wagenachsen-Kilometer	"	1.86	1.91 2.13
Zugkraft	" Lokomotiv-Kilometer	"	86.10*	86.63* 91.89*
	" Wagenachsen-Kilometer	"	2.96*	2.88* 3.—*
	" Bahn-Kilometer	Franken	5,670. 77*	6,128. 52* 6,574.99*
Bahntelegraphie	" "	"	77. 99	94. 13 95.52
Verschiedenes	" "	"	328. 19	320. 51 365.78
II. Fahr-Material.				
a) Den Bestand derselben betreffend:				
Auf jede Lokomotive kommen	Bahn-Kilometer		4.46	3.7375 3.3977
" " " " "	Personenwagenachsen		9.82	8.10 7.682
" " " " "	Güterwagenachsen		38.60	36.05 39.091
" " " " " im Ganzen	Wagenachsen		48.42	44.15 46.773
" " " " "	Sitzplätze		163.00	135.31 126.74
" " " " "	Bentner Tragkraft		3,843.00	3,616.00 4,055.34
Auf jeden Bahn-Kilometer kommen	Lokomotiven		0.22	0.267 0.294
" " " " "	Personenwagenachsen		2.20	2.167 2.261
" " " " "	Güterwagenachsen		8.65	9.645 11.505
" " " " " im Ganzen	Wagenachsen		10.85	11.812 13.766
" " " " "	Sitzplätze		36.53	36.20 37.30
" " " " "	Bentner Tragkraft		867.83	967.49 1,193.54
Auf jede Personenwagenachse fallen	Sitzplätze		16.60	16.70 16.50
" " Güterwagenachse "	Bentner Tragkraft		100.34	100.31 103.74
Bemerkung: Zur Ausmittlung der oben mit * bezeichneten Durchschnitts- und Verhältniszahlen wurden die auf die Berechnungen, den Dampfbootbetrieb, die Gemeinschaftsbahnen der Nordostbahn und Zentralbahn und die Eisenbahnunternehmung Effretikon-Wehlkon. hinweis fassenden Quoten der Kosten für die Zentralverwaltung usw. von den Summen der betreffenden Ausgabestitel der Betriebsrechnung in Abzug gebracht.				

	1872	1873	1874
b) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Lokomotiven betreffend:			
Jede Fahrdienstlokomotive hat täglich zurückgelegt: im Sommerdienst . . Kilometer	185.2	180.5	180.2
" " " " " Winterdienst . . "	160.9	171.6	165.5
" " " " zurückgelegt im Ganzen "	31,507	32,047	29,308
Durchschnittliche Achsenzahl per Zug	29.08	30.05	30.62
Reparaturkosten der Lokomotiven per Lokomotiv-Kilometer . . Centimes	26.57	22.17	21.6751
" " " " beförderten Wagenachsen-Kilometer "	0.914	0.738	0.708
Verbrauch an Steinkohlen " Lokomotiv-Kilometer . . Pfund	16.429	17.2642	17.1764
" " " " Wagenachsen-Kilometer . . "	0.565	0.575	0.561
" " Schmiermaterial* " Lokomotiv-Kilometer . . "	0.0386	0.0386	0.0423
" " " " Wagenachsen-Kilometer . . "	0.0013	0.0013	0.0014
Kosten des Brennmateriale s " Lokomotiv-Kilometer . . Centimes	30.06	32.34	33.4383
" " " " beförderten Wagenachsen-Kilometer "	1.034	1.076	1.092
" " Schmiermaterial* " Lokomotiv-Kilometer . . "	2.167	1.986	1.965
Kosten für Reparaturen sowie für Brenn- und Schmiermaterial:			
per Bahn-Kilometer . . . Franken	3,920.67	4,048.96	4,141.31
" Lokomotiv-Kilometer . . Centimes	59.53	57.24	57.876
" beförderten Wagenachsen-Kilometer . "	2.048	1.905	1.890
c) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Wagen betreffend:			
Von den Nordostbahnwagen hat jede Achse durchlaufen . . . Kilometer	15,807	15,686	13,596
und zwar jede Personenwagenachse . . . "	26,692	28,817	29,763
" Güterwagenachse . . . "	13,037	12,736	10,419
Täglich ist die ganze Bahn durchlaufen worden von Personenwagenachsen . . .	161.03	173.14	178.88
" Güterwagenachsen . . .	362.15	409.49	421.38
" Personen- und Güterwagenachsen	523.18	582.33	600.26
Von den auf der Nordostbahn durchlaufenen Wagenachsen-Kilometern fallen			
auf Nordostbahnwagen Prozent	59.01	56.08	56.57
" fremde Wagen "	40.99	43.92	43.43
Kosten des Schmiermaterials per Wagenachsen-Kilometer . . Centimes	0.0138	0.0130	0.0154
Reparaturkosten per Bahn-Kilometer . . . Franken	1,577.45	1,559.69	1,830.79
" " Wagenachse und Jahr . . . "	145.58	132.03	132.99
" " Wagenachsen-Kilometer . . . Centimes	0.921	0.842	0.978
d) Ausnutzung der Wagen:			
In den Personenwagen waren während des Jahres von sämtlichen			
Sitzplätzen durchschnittlich besetzt: . . . I. Klasse Prozent	14.99	16.29	13.34
II. " " "	31.33	32.22	34.71
III. " " "	33.29	32.75	32.59
alle drei Klassen "	31.883	31.776	32.442
Es kamen durchschnittlich in . . . I. Klasse auf 1 besetzten Platz unbesetzte Plätze	5.67	5.14	6.50
II. " " " " " "	2.19	2.10	1.88
III. " " " " " "	2.00	2.05	2.04
in allen drei Klassen " " " " " "	2.14	2.15	2.08
Ausnutzung der Tragfähigkeit der Gepäck- und Güterwagen . . . Prozent	32.212	29.542	30.514

* Bußmaterial nicht gerechnet.

c. Chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben.

Betriebsjahr	Durchschnittliche Betrieb-Bahnlänge	Ausgabe per Kilometer							Ausgaben-Betriebsverhältnis		Erneuerung des Oberbaus u. Transportmaterialis (aus den Erneuerungsfondsbestritten) per Kilometer
		Zentral-Verwaltung	Unterhaltungskosten	Expeditions-Dienst	Transport-Dienst	Telegraphie	Verchiedenes	Im Ganzen	per Lokomotiv-Kilometer	per Wagenachsen-Kilometer	
	Kilom.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Ges.	Fr.
1855	60	395	1,377	1,689	1,719	—	—	5,181	2,26	14.06	—
1856	106	342	1,932	1,837	2,072	—	—	6,183	1.89	9.63	—
1857	134.4	426	1,835	2,666	2,333	—	—	7,260	1.85	8.63	—
1858	156.5	460	2,244	2,591	2,760	29	—	8,087	2.14	10.05	—
1859	168.1	491	1,821	3,408	2,829	38	—	8,585	2.28	8.64	—
1860	178	480	1,886	2,419	4,659	47	121	9,613	2.38	8.93	—
1861	178	581	2,163	3,061	6,094	60	247	12,207	2.43	8.88	283
1862	178	638	2,267	3,138	6,575	55	177	12,851	2.44	8.62	664
1863	178	783	2,422	3,257	6,853	61	235	13,609	2.62	9.23	—
1864	216.5	707	2,300	2,951	5,403	54	148	11,564	2.36	8.59	—
1865	257.3	616	2,380	2,827	4,847	63	192	10,926	2.25	8.51	67
1866	264	435	2,998	3,233	5,507	63	153	12,389	2.38	8.76	—
1867	264	465	2,696	3,847	5,838	68	195	13,109	2.27	8.37	829
1868	264	444	2,696	4,279	6,812	78	222	14,531	2.37	8.46	840
1869	267.1	417	2,554	3,837	6,922	11	119	13,984	2.42	8.49	822
1870	279	467	2,963	3,678	7,354	68	158	14,688	2.57	9.01	1,600
1871	289	418	3,016	4,216	8,229	68	226	16,173	2.52	8.67	1,923
1872	299	672	3,583	4,138	9,616	78	328	18,415	2.79	9.62	1,867
1873	299	536	3,787	4,719	10,605	94	321	20,062	2.83	9.43	2,983
1874	299	171	4,194	5,142	11,668	95	366	21,636	3.02	9.88	3,115

D. Finanzergebniss und Zinsdividende.

Zur Feststellung des Verhältnisses zwischen den Einnahmen und den Ausgaben des Bahnbetriebes auf der Nordostbahn sind von den Einnahmen einerseits der aus dem Jahr 1873 übergetragene Rechnungssaldo, sowie die Erträge der Beteiligungskapitalien bei der Zürich-Zug-Luzerner- und der Bülach-Regensbergerbahn in Abzug zu bringen, andererseits der für den Rückschlag des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee davon abgerechnete Betrag wieder hinzuzurechnen. Von den Ausgaben fallen hinwieder außer Ansatz die auf die Rechnungen über den Ausbau des Stammnetzes und den Bau neuer Linien, sowie auf den genannten Dampfbootbetrieb verwiesenen Quoten der Kosten für

die Zentralverwaltung, ferner die Entschädigungen für die Leitung des Baues der Böözbergbahn, der Linie Koblenz-Stein und der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinwil, endlich diejenigen für die Besorgung des Betriebsdienstes der Bahngesellschaften Zürich-Zug-Luzern und Bülach-Regensberg. Dadurch erhalten wir folgende Ziffern:

1873	1874
Fr. 10,692,708. 07	Einnahmen Fr. 11,835,779. 49
" 5,322,602. 62	Ausgaben " 5,788,175. 39
Fr. 5,370,105. 45	Überschuß der Einnahmen Fr. 6,047,604. 10

Von den Restsummen bringen wir, um die Ziffern des Reinertrages festzustellen, in Abweichung von der bisherigen Übung noch die Jahreseinnägen in den Erneuerungsfond in Abzug, weil dieselben den Gegenwert für die während des Betriebsjahres stattgefundenen, durch die Verwendungen aus dem genannten Fonds wieder auszugleichende Abnutzung des Überbaus und zum Theil auch des Betriebsmaterials bilden. Diese Einlagen betrugen:

" 639,000. —	" 639,000. —
Fr. 4,731,105. 45	Reinertrag des Bahnbetriebes Fr. 5,408,604. 10
44.25 %	Reinertrag in Prozenten der Bruttoeinnahme 45.70 %
Fr. 22,211. 76	Reinertrag per Bahnkilometer Fr. 25,392. 51
" 2. 71	" Locomotiv-Kilometer " 3. 05
" —. 08.42	" Wagenachsen-Kilometer " —. 09.40

Bei Hinzurechnung des Saldo vortrages von 1873, sowie der Erträge der Beteiligungskapitalien bei der Zürich-Zug-Luzerner und der Bülach-Regensbergerbahn und bei Abrechnung des Rückschlages auf dem Dampfbootbetrieb steigt die gesammte Reineinnahme auf Fr. 6,171,642. 50 Cts., was gegenüber Fr. 5,478,732. 14 Cts. im Vorjahr eine Mehreinnahme von Fr. 692,910. 36 Cts. ergibt.

Für Verzinsung der Anleihen gelangten hievon Fr. 3,140,440. 73 Cts. zur Verwendung, gegenüber Fr. 2,517,940. 73 Cts. im Vorjahr. Die Mehrausgabe von Fr. 622,500 erklärt sich daraus, daß von dem 6 Millionen-Anleihen vom 16. April 1873 erst ein Semesterzins in die Rechnung von 1873 fiel und im Fernern im Berichtsjahre erstmals eine Verzinsung des Subventionsdarlehens für die linksufrige Zürichseebahn, sowie der I. Serie des gemeinschaftlichen Anleihehens mit der Zentralbahn erfolgte. Der daherigen Mehrausgabe steht indessen bei den „Zinsen von ausgeliehenen Geldern“ (B, Ziffer III der Einnahmen) eine Mehreinnahme gegenüber, worauf wir schon an einer früheren Stelle des Berichtes hinzuweisen im Falle waren.

Nach Abzug der Zinse für die Obligationen verbleibt ein Überschuß von Fr. 3,031,201. 77 Cts., woraus gemäß Beschuß des Verwaltungsrathes

8 Prozent Dividende an die Aktien I. und II. Emission vertheilt wurden mit	Fr. 2,668,320. —
Auf die Betriebsrechnung von 1875 wurden übergetragen	" 362,881. 77

Summa wie oben Fr. 3,031,201. 77

Das hienach erzielte finanzielle Ergebniß zeigt nicht allein bei den Bruttoeinnahmen eine bedeutende Vermehrung der Einnahmen, sondern ergibt auch bei der Nettoeinnahme eine sehr namhafte Verbesserung gegenüber dem Vorjahr, sowie gleichzeitig höhere Erträge auf den Einheiten des Lokomotiv- und Wagenachsen-Kilometers. Dasselbe darf wohl um so eher als sehr befriedigend bezeichnet werden, als im Berichtsjahre die Ausgaben für Gehalte und Löhne sich wieder erheblich vermehrten, die Preise der zur Verwendung gekommenen Steinkohlen abermals stiegen und auf dem Dampfbootbetriebe des Bodensees ein starkes Defizit zu decken war. Im Hinblick auf die sich hiervon kundgebende, wachsende Prosperität des Stammnetzes darf man wohl den kommenden Jahren, in welchen die neuen Linien successiv zum Betriebe gelangen werden, eher mit mehr Beruhigung entgegensehen als zu der Zeit, als die verpflichtenden Beschlüsse für deren Bau von der Generalversammlung gefasst wurden, zumal die Verhältnisse gegenüber damals sich noch in einer doppelten Richtung verbessert haben. Einerseits darf nämlich auf rechtzeitige Vollendung der Gotthardbahn, welche für die Alimentation des Nordostbahnnetzes und der von ihr gemeinsam mit der Zentralbahn zu bauenden Linien eine hohe Wichtigkeit hat, heute mit vermehrter Sicherheit gehofft werden, und andererseits haben rücksichtlich der Zeit, zu welcher von den neuen Linien namentlich die finanziell ungünstigeren dem Betriebe zu übergeben sein werden, die Verhältnisse sich mehrfach in einer Weise gestaltet, welche den Zwischenraum bis zur Größnung der Gotthardbahn erheblich verkürzt. Auch verdient hervorgehoben zu werden, daß das Anwachsen der Löhne, welches seit einigen Jahren die Jahresrechnungen der Nordostbahn in rascher Progression mit Mehrausgaben belastet hat, allem Anschein nach in der nächstfolgenden Zeit nicht mehr in gleichem Umfange stattfinden wird, und daß seit Ende des Berichtsjahres die Preise der Steinkohlen bedeutend zurückgegangen sind; ein gleiches Anschwellen der Betriebsausgaben, wie es aus den vorhergehenden Geschäftsberichten sich ergeben hat, dürfte sich daher in näherer Zeit kaum wiederholen.

Auf dem Erneuerungsfond hat sich im Berichtsjahre wiederum ein Rückschlag, und zwar im Betrage von Fr. 226,603. 80 Cts. ergeben, indem derselbe am 31. Dezember 1874 mit einem Saldo von Fr. 1,826,451. 57 Cts. gegenüber einem solchen von Fr. 2,053,055. 37 Cts. im Vorjahr abgeschließt. Die Fr. 865,603. 80 Cts. betragenden Ausgaben röhren daher, daß der Erneuerungsfond im Berichtsjahr abermals nicht allein für die Erneuerung des Oberbaues, sondern auch für die Hauptreparatur von drei Lokomotiven und den Umbau eines Bodenseedampfbootes aufzukommen hatte. Ausgaben der letzten Art dürfen indessen voraussichtlich nicht so bald wieder in der Rechnung erscheinen, da der nothwendig gewesene Umbau der Bodenseedampfboote nunmehr vollendet ist und wirkliche Hauptreparaturen an denselben, unvorherzusehende Zwischenfälle vorbehalten, während eines längern Zeitraumes nicht mehr auszuführen sein werden. Für die beiden andern Positionen dagegen wird der Erneuerungsfond mindestens in gleicher Stärke noch eine Reihe von Jahren belastet werden müssen, wie dies speziell rücksichtlich der Erneuerung des Oberbaues bei Besprechung der Betriebsausgaben erwähnt wurde. Eine successive weitere Verminderung des Bestandes des Erneuerungsfonds wird sich daher nicht vermeiden lassen. Wir machen aber darauf aufmerksam, daß dieser Fond schon in den früheren Jahren, als die Erneuerung des Oberbaues noch keine oder nur geringe Ausgaben erheischt, gerade zu dem Zwecke gebildet worden ist, in den Jahren umfassenderer Erneuerungsarbeiten eine allzustärke Steigerung der aus der Betriebsrechnung in denselben zu machenden Jahreseintlagen zu vermeiden, beziehungsweise eine gleichmäßiger Verlegung der schwankenden Ausgaben für die betriebsfähige Instandhaltung des Oberbaues auf die jämmtlichen Betriebsjahre herbeizuführen. Wir betrachten zur Vermeidung aller Besorgnisse die Mittheilung als ausreichend, daß der Erneuerungsfond hinreichend stark ist, um ohne wesentliche Mehrbelastung der Betriebsrechnungen die gegenwärtige Periode außerordentlicher Erneuerungsbauten passiren zu können, und daß nach der in einer mäßigen Zahl von Jahren durchzuführenden Totalerneuerung des Oberbaues Jahreseintlagen in den Fond nach bisherigem Maße genügen werden, um denselben, bevor das Stammnetz oder die neuen Linien wiederum gesteigerte Ansprüche erheben werden, auf einen hiefür ausreichenden Betrag zu bringen.

Dem Reservefond flossen im Berichtsjahre folgende Einnahmen zu:

1) Die statutengemäße Zinsvergütung von 5 % auf dem Saldo des Vorjahres	Fr. 78,143. 60
2) Die statutarischen Anteile an den auf die Baurechnung fallenden Zinsen für die im Baue neuer Linien engagirten Kapitalien während der Bauzeit	" 117,947. 23
3) Die Zinsgewinne auf den Subventionsdarleihen der Böhlberg-, der Margauischen Süd- und der linksufrigen Zürichseebahn	" 103,234. 35
4) Gewinne auf Werthpapieren	" 73,491. 23
5) Werth nicht eingelöster und nun verjährteter Coupons vom Jahre 1863	" 375. —
6) Besondere Subventionen von Gemeinden und Privaten an die Baukosten der Linie Winterthur-Koblenz und der linksufrigen Zürichseebahn	" 109,237. 10
Summa der Einnahmen pro 1874	Fr. 482,428. 51

Mit Hinzurechnung des Saldo vortrages vom Jahre 1873, Fr. 1,562,872. 07 Cts. betragend, ist damit der Vermögensstand des Reservefonds, welcher bis jetzt keine Ausgaben zu bestreiten hatte, am Schlusse des Berichtsjahres auf Fr. 2,045,300. 58 Cts. angewachsen.

Umstehend geben wir noch eine vergleichende Tabelle der wichtigsten finanziellen Rechnungsergebnisse seit dem Jahr 1860:

Berechnung des Reinertrages

der

Schweizerischen Nordostbahn

1860 — 1874.

Chronologische Berechnung über den Reinertrag der

Jahr	Bahn-länge der Nordost- bahn *)	Anlagekapital der Schweizerischen Nordostbahn				Jahres- Einnahmen†	Ergebnisse der Betriebs-Rechnung				
		Aktien- Kapital	Obliga- tionen- Kapital	Subven- tionen zu ermäßigtrem Zinsfuß	Total**)		Jahres-Ausgaben				
							Betriebs- Ausgaben	Verzinsung der Obligationen u. Subventionen	Eintafe in den Erz- neuerungs-fond	Total	
	Kilometer	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
1860	178	28,708,000	20,917,950	—	49,625,950	4,739,759	1,711,117	1,014,538	213,811	2,939,466	
1861	178	28,708,000	20,917,950	—	49,625,950	5,769,089	2,172,828	1,014,125	258,992	3,445,945	
1862	178	28,708,000	25,917,950	—	54,625,950	5,913,442	2,287,398	1,093,677	262,931	3,644,006	
1863	178	28,708,000	25,917,950	—	54,625,950	5,857,521	2,422,509	1,074,125	247,655	3,744,289	
1864	178	28,708,000	30,917,950	—	59,625,950	5,632,509	2,193,324	1,224,482	178,700	3,596,506	
1865	178	28,708,000	30,917,950	—	59,625,950	6,110,360	2,265,015	1,358,302	200,330	3,823,647	
1866	178	28,708,000	32,153,828	—	60,861,828	6,346,207	2,666,830	1,376,729	114,921	4,158,480	
1867	178	28,708,000	37,922,400	—	66,630,400	6,720,596	2,837,447	1,433,159	314,045	4,584,651	
1868	178	28,708,000	38,100,000	—	66,808,000	7,693,569	3,202,856	1,732,382	383,633	5,318,871	
1869	181,1	28,708,000	43,003,700	—	71,711,700	7,337,480	3,099,847	1,792,402	244,769	5,137,018	
1870	193	28,708,000	43,100,000	1,000,000	72,808,000	7,514,630	3,465,648	1,902,478	278,964	5,647,090	
1871	203	28,708,000	52,705,800	1,000,000	82,413,800	9,812,945	4,037,972	2,045,441	578,364	6,661,777	
1872	213	28,708,000	56,815,000	1,000,000	86,523,000	9,921,603	4,853,913	2,270,441	564,380	7,688,734	
1873	213	31,031,000	59,086,500	3,792,248	93,909,748	10,927,990	5,322,602	2,517,941	639,000	8,479,543	
1874	213	33,354,000	74,100,000	11,504,908	118,958,908	12,120,506	5,788,175	3,140,441	639,000	9,567,616	
Im Durchschnitt	187,9	29,172,600	39,499,662	3,659,431	69,892,072	7,494,547	3,221,832	1,666,044	341,299	5,229,176	

*) Nicht eingerechnet sind:

- 1) die von der Nordostbahn betriebenen Linien Zürich-Zug-Luzern und Bülach-Regensberg;
- 2) die jeweilen im Bau befindlichen Linien.

**) Zu dem Anlagekapital sind jeweilen inbegriffen die Verwendungen für die erst im Bau begriffenen Linien, ferner die Beteiligungen an den vorstehend genannten beiden Linien und an dritten Bahnunternehmungen.

†) In den Jahres-Einnahmen sind neben den Betriebseinnahmen namentlich auch die Erträge der Beteiligung der Nordostbahn bei den zwei Zillitalbahnen, die Zins-einnahmen von den verfügbaren Kapitalien und die von den Vaurechnungen zu leistenden Zinsen für die im Bau neuer Linien engagierten Kapitalien inbegriffen, letztere soweit darüber nicht zu Gunsten des Reservefonds verfügt worden ist.

Schweizerischen Nordostbahn vom Jahre 1860 bis und mit 1874.

im Ganzen	Reinertrag		Saldo vom vorhergehenden Jahre	Effektiv bezahlte Dividende		Bestand des Erneuerungs- fonds per 31. Dezbr.	Bestand des Reserve- fonds per 31. Dezbr.*)
	per betriebenen Kilometer	in % des Aktienkapitals		in %	per Aktie von Frs. 500		
Fr.	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	Fr.	Fr.
1,800,293	10,114	6,27	25,807	6	30	1,373,369	—
2,323,144	13,051	8,09	103,619	8	40	1,581,973	—
2,269,436	12,749	7,90	130,123	8	40	1,685,821	—
2,113,232	11,872	7,36	102,918	7,25	36 ¹ / ₄	1,849,105	—
2,036,003	11,434	7,09	134,820	7	35	2,017,427	—
2,286,713	12,846	7,96	161,263	8	40	2,170,175	—
2,187,727	12,291	7,62	151,336	8	40	2,283,549	—
2,135,945	11,999	7,44	42,423	7,5	37 ¹ / ₂	2,338,216	—
2,374,698	13,341	8,27	25,267	8	40	2,500,000	—
2,200,462	12,156	7,66	103,325	7,5	37 ¹ / ₂	2,500,000	—
1,867,540	9,676	6,50	150,687	7	35	2,261,939	—
3,151,168	15,523	10,97	8,667	9	45	2,257,489	—
2,232,869	10,483	7,77	576,116	8	40	2,281,072	323,109
2,448,447	11,495	7,89	512,344	8	40	2,053,055	1,562,872
2,552,890	11,985	7,65	478,311	8	40	1,826,451	2,045,300
2,265,371	12,068	7,76	—	7,68	38,42	—	—

*) Die dem Reservefond zugewendeten Einnahmen sind in den Jahreseinnahmen der Betriebsrechnung nicht mitenthalten.

E. Verschiedenes.

1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.

Die Dampfschiffe der Schweizerischen Nordostbahn haben im Jahr 1874 regelmässige tägliche Fahrten ausgeführt auf den Routen:

Romanshorn-Lindau,
Romanshorn-Friedrichshafen,

Korschach-Lindau und
Lindau-Bregenz.

Verkehr und Einnahmen des Dampfbootbetriebes.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1873		1874		1873		1874	
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr.	Gts.	Fr.	Gts.
I. Personentransport.								
Einfache Fahrt	I. Platz .	34,635	29.20	28,662	29.90	40,741. 47	34,971. 91	
" "	II. " .	28,177	23.75	31,481	32.84	33,744. 41	34,178. 36	
Hin- und Rückfahrt	I. " .	4,930	4.16	5,630	5.87	4,929. 19	5,798. 79	
" " "	II. " .	12,694	10.70	13,970	14.58	7,307. 27	8,400. 71	28.68
Abonnementsbillete	I. " .	2,301	1.94	2,530	2.64	2,871. 11	30.50	
" "	II. " .	6,477	5.46	5,478	5.72	5,494. 02	4,848. 33	
Luftfahrtsbillete	I. " .	7,856	6.62	4,599	4.80	3,089. 08	1,610. 54	
" "	II. " .	21,548	18.17	3,497	3.65	9,065. 58	1,425. 22	
	Total .	118,618	100	95,847	100	107,242. 13	93,965. 21	
II. Gepäcktransport	Bentner		Bentner					
	14,032		10,560		5,392. 31	1.53	4,234. 12	1.29
III. Viehtransport.								
Klasse a, Pferde		93	2.44	56	1.40			
" b, schweres Vieh		1,421	37.34	1,566	39.22			
" c, leichtes "		484	12.72	440	11.02			
" d, Schweine		93	2.44	131	3.28	3,849. 15	1.09	3,808. 10
" e, Kälber, Schafe und Ziegen		1,371	36.02	1,500	37.57			1.16
Hunde		344	9.04	300	7.51			
	Total .	3,806	100	3,993	100	3,849. 15		3,808. 10
IV. Gütertransport.	Bentner		Bentner					
Elgut		56,538	3.44	42,763	2.90			
Gewöhnliches Gut		431,626	26.28	275,354	18.67	231,898. 87	65.96	216,408. 18
Güter der Ausnahmeklasse I .		1,154,293	70.28	812,476	55.10			66.05
" " " II .				343,932	23.33			
	Total .	1,642,457	100	1,474,525	100	231,898. 87		216,408. 18
V. Verschiedenes.	.	.	.	.	3,219. 40	0.92	9,248. 94	2.82
Gesamt-Total .	.	.	.	.	351,601. 86	100	327,664. 55	100

Zusammenzug des Verkehrs und der Einnahmen des Dampfbootbetriebes.

	Personen			Gepäck			Bieh			Güter			Verschiedenes			Total-Einnahme	
	Anzahl	Fr.	Gts.	Bentner	Fr.	Gts.	Stück	Fr.	Gts.	Bentner	Fr.	Gts.	Fr.	Gts.	Fr.	Gts.	
1874	95,847	93,965	21	10,560	4,234	12	3,993	3,808	10	1,474,525	216,408	18	9,248	94	327,664	55	
gegenüber 1873	118,618	107,242	13	14,032	5,392	31	3,806	3,849	15	1,642,457	231,898	87	3,219	40	351,601	86	
mehr . . .	—	—	—	—	—	187	—	—	—	—	—	—	6,029	54	—	—	
weniger . . .	22,771	13,276	92	3,472	1,158	19	—	41	05	167,932	15,490	69	—	—	23,937	31	

Die Einnahmen vom Personenverkehr sind im Berichtsjahr abermals hinter dem Vorjahr zurückgeblieben, entsprechend einer Abnahme der Zahl der Reisenden; neben der Konkurrenz der Vorarlberger-Bahn machte sich hiebei ganz besonders diejenige der Landroute über Schaffhausen nach Württemberg fühlbar. Auch der Güterverkehr zeigt einen erheblichen Rückgang, indem zum ersten Mal während des ganzen Jahres die vertragsgemäße Verkehrsteilung mit der Vorarlberger-Bahn in Kraft war und zudem der Getreideverkehr bis gegen den Herbst darniederlag.

Durchschnittseinnahmen im Dampfbootbetrieb.

		1873	1874
Einnahmebetreffniß per Reisenden	Franken	0.90	0.98
" Bentner Gepäck	"	0.38	0.40
" Stück Bieh	"	1.01	0.95
" Bentner Güter	Centimes	14.12	14.68

Ausgaben des Dampfbootbetriebes.

	1873				1874			Gegenüber 1873			
	Fr.	Gts.	Prozente		Fr.	Gts.	Prozente	Fr.	Gts.	Fr.	Gts.
10,000	—	2.55		1. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung und der technischen Leitung	10,000	—	2.51	—	—	—	—
20,334	10	5.19		2. Besoldungen und Entschädigungen des Administrationspersonals	18,867	60	4.73	—	—	1,466	50
112,377	69	28.67		3. Besoldungen, Löhne und Erspartnißprämien des Schiffspersonals	121,006	51	30.36	8,628	82	—	—
3,287	87	0.84		4. Bekleidung desselben	2,525	16	0.63	—	—	762	71
1,281	54	0.33		5. Mietzins, Bureaubedürfnisse, Druck- und Distributionskosten, Beleuchtung und Beheizung der Bureaug	2,914	58	0.73	1,633	04	—	—
30,268	28	7.72		6/7. Kosten des Ein- und Ausschiffens der Güter	31,437	87	7.89	1,169	59	—	—
146,217	27	37.31		8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	148,690	05	37.30	2,472	78	—	—
46,153	69	11.78		9. Unterhalt der Schiffe und der Ausrüstungsgegenstände	43,063	24	10.80	—	—	3,090	45
7,572	40	1.93		10. Assekuranz-Prämien	7,321	—	1.84	—	—	251	40
14,427	83	3.68		11. Verschiedenes	12,804	65	3.21	—	—	1,623	18
391,920	67	100		Total	398,630	66	100	6,709	99	—	—

Die Mehrausgaben auf dem Titel „Besoldungen, Löhne und Ersparnisprämien des Schiffspersonals“ beruhen theils auf Gehaltserhöhungen, theils sind dieselben eine Folge der Inbetriebsetzung der bayerisch-schweizerischen Dampffähre auf der Route Romanshorn-Lindau; das letztere gilt auch für die Mehrausgabe unter dem Titel „Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe“, auf dem sich sonst eine Verminderung von Fr. 6,745. 48 Cts. gegenüber dem Vorjahr erzeigt haben würde. Die Mehrkosten unter Ziffer 5 „Mietzinse, Bureau- Bedürfnisse &c.“ erklären sich daraus, daß im Berichtsjahr auch auf den Dampfbooten das Edmonson'sche Billetsystem eingeführt wurde, wofür verschiedene Anschaffungen nothwendig waren. Hinwieder wurde auf dem Titel „Unterhalt der Schiffe und der Ausrüstungsgegenstände“ eine erhebliche Ersparnis erzielt, indem mit Ausnahme der Erstellung einer gleichmäßigen Hebelführung für alle Schiffsmaschinen keine ausnahmsweise Verwendungen stattfanden.

Finanzergebnis des Dampfbootbetriebes.

	1873				1874					
	Total		per Fahr-Kilometer		In Prozenten der Brutto-Einnahme	Total		per Fahr-Kilometer		In Prozenten der Brutto-Einnahme
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
Einnahmen	351,601	86	3	94	—	327,664	55	3	77	—
Ausgaben	391,920	67	4	39	111.47	398,630	66	4	59	121.66
Rückschlag	40,318	81	—	45	11.47	70,966	11	—	82	21.66

Das finanzielle Resultat ist sehr unerfreulich, zumal wenn in Betracht gezogen wird, daß für Verzinsung und Amortisation des Inventars der Dampfbootunternehmung auf dem Bodensee keinerlei Belastung der Betriebsrechnung stattfindet, und daß der Erneuerungsfond für Umbau eines Dampfbootes eine Ausgabe von Fr. 60,241.90 Cts. zu tragen hat. Die gleiche Erfahrung hatten sämmtliche Dampfschiffahrtsanstalten auf dem Bodensee zu machen, und in Folge dessen haben sich deren Verwaltungen verständigt, im laufenden Jahr eine nachhafte Tariferhöhung, zunächst zwar nur für den Personen-, Gepäck- und Viehverkehr, ins Werk zu setzen. Es läßt sich hoffen, daß in Folge dieser Maßnahme und des gleichzeitigen Wiederauflebens des Getreideverkehrs über Romanshorn das finanzielle Ergebniß kommender Jahre wieder etwas günstiger sich gestalten werde. Immerhin läßt sich kaum leugnen, daß die Bodenseedampfschiffahrt bei selbständiger Betriebe sich auf die Dauer nicht zu halten vermöchte und die Berechtigung zu ihrer Fortdauer nur in ihrer Aufgabe gefunden werden kann, die zweckmäßigsten Verbindungen zwischen den am Bodensee ausmündenden Eisenbahnen herzustellen. Wir waren im Falle, dieses Verhältniß gegen Ende des Berichtsjahres in Folge von Anforderungen, die Fahrt Zürich-Romanshorn-Lindau einer Postsendung ab St. Gallen nach Lindau anzubekommen, gegenüber den Bundesbehörden zu betonen.

Betriebsmaterial.

Dasselbe bestand vom Vorjahr her aus

- 6 Dampfschiffen,
- 4 Schleppschiffen,
- 1 Dampffähre (gemeinschaftlich mit Württemberg),
- 1 Schleppkahn (gemeinschaftlich mit Bayern).

Hiezu kam im Monat August 1874

- 1 Dampffähre (gemeinschaftlich mit Bayern),

für deren Anschaffungskosten, soweit sie herwärtiger Unternehmung zufielen, die Baurechnung belastet wurde.

Statistik über den Betrieb der Dampf- und Schleppboote der Nordostbahn.

		1873	1874
a. Leistungen der Schiffe:			
Dampfboote. Dieselben haben zurückgelegt	Kilometer	89,234	86,872
und zwar in	Zeitstunden	5,183	4,851
sonach per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	17.22	17.91
Schleppboote. Solche durchliefen	"	45,386	18,535
b. Verbrauch an Brennmaterial: Holz	Kubikfuß	2,174	1,230
Steinkohlen	Sentner	54,221	46,553
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Kubikfuß Holz = 10 Pfund Kohlen)	Sentner	54,438	46,676
Durchschnittsverbrauch per Kilometer	Pfund	61.01	53.73
" Zeitstunde	"	1,050.32	962.19
Kosten für Brennmaterial im Ganzen	Franken	116,554.85	103,828.45
per Kilometer	Centimes	130.62	119.52
" Zeitstunde	Franken	22.49	21.40
c. Verbrauch an Schmiermaterial: Öl und Talg im Ganzen . . .	Pfund	8,096	7,974
" " " per Kilometer	"	0.09	0.09
" " " " Zeitstunde	"	1.56	1.64
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen	Franken	4,373.49	4,075.80
per Kilometer	Centimes	4.90	4.69
" Zeitstunde	"	84.38	84.02
d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten: im Ganzen	Franken	46,153.69	43,063.24
per Kilometer	Centimes	51.72	49.57

2. Werkstattbetrieb.

Auch im abgelaufenen Jahr ist die Thätigkeit der Werkstätte fast nur durch den Unterhalt und die Erneuerung der Lokomotiven und Wagen in Anspruch genommen worden. Daneben wurden für den Bahnhunterhalt 48 Weichen und 102 Schienenkreuzungen und für den Bahnhof Zürich eine zweite Dampfschiebebühne angefertigt. Im Fernern wurden 2 neue Kesseltransportwagen erstellt und 13 Stück zweiachsig Personenzüge ins Puffersystem umgeändert. Auch besorgte die Werkstätte den Umbau und die Hauptreparatur des Dampfbootes „Boden“.

Die Zahl der Werkstattarbeiter betrug am Jahresende 490 gegenüber 415 im Vorjahr; außerdem wurden noch 75 Lokomotivführer und Hülfsheizer, 15 Wagenwäscher und 19 Kohlenverlader beschäftigt.

Die Rechnung der Werkstätte erzeigt:

	1873	1874
an Einnahmen	Fr. 1,742,864. 19	Fr. 1,757,845. 60
an Ausgaben	" 1,549,245. 50	" 1,581,794. 57
und einen Netto-Ertrag von Fr. 193,618. 69		Fr. 176,051. 03

Dieses Ergebnis ist, wie in früheren Jahren, ausschließlich auf Arbeiten für die eigene Verwaltung erzielt worden.

3. Unfälle.

Das Berichtsjahr ist leider wiederum nicht ohne Unfälle vorüber gegangen. Im Ganzen fanden 18 Personen, und zwar 8 Bahnangestellte und 10 dem Betriebe fremde Personen, auf der Bahn ihren Tod. Alle diese Unfälle indeffen, mit

Ausnahme von zweien, bei welchen 2 Bahnangestellte und 1 dem Bahnbetrieb fremde Person ihr Leben einbüßten, sind Folge eigenen Verschuldens der Verunglückten gewesen; 4 Unfälle charakterisieren sich als Selbstmorde.

Am 19. Januar verunglückte im Bahnhof Zürich beim Wagenschieben in Folge eigener Unvorsichtigkeit ein Güterarbeiter und starb Tags darauf an den erhaltenen Verletzungen. — Am 28. Januar gerieth neuerdings ein Güterarbeiter auf dem Bahnhof Zürich beim Verschieben von Güterwagen zwischen zwei Wagen und wurde getötet. Auch in diesem Fall hat die Untersuchung ergeben, daß das Unglück ein selbstverschuldetes war. — Am 24. März legte sich außerhalb der Station Knonau in der Richtung gegen Zug ein junger Mann vor dem herannahenden Zürcher Abendzug auf die Schienen und fand den gesuchten Tod. — In ähnlicher Weise suchte und fand am 24. April ein Mann zwischen Arbon und Egnach durch den Vormittagspersonenzug Rorschach-Zürich den Tod. — Am 13. Mai wurde auf der Töhstrassenüberfahrt im Bahnhof Winterthur ein neunjähriges Mädchen von einem beladenen Steinwagen überfahren und getötet. Das Bahnpersonal, dem wegen Mangel an Vorsicht und Aufmerksamkeit ein Theil der Schuld an diesem bedauerlichen Unfall zugeschrieben werden mußte, wurde der Strafbehörde überwiesen, welche jedoch die Untersuchung sitten zu sollen glaubte. — Am 28. Mai versuchte eine Frau vor dem herannahenden Mittagszug Luzern-Zürich den im Dorfe Root bei Gisikon befindlichen Bahnübergang bei geschlossener Barriere zu überschreiten, wurde von der Lokomotive gestreift und in den Graben geworfen. Die Verletzung, welche sie dabei erlitt, führte ihren sofortigen Tod herbei. — Am 30. Mai wurde auf dem Bahndamme zwischen Zürich und der Limmatbrücke ein junger Mann stark verstümmelt neben dem Schienengleise liegend aufgefunden. Wie und zu welchem Zwecke der Verunglückte auf den fraglichen Damm gelangt ist, konnte nicht ermittelt werden; indessen ist auch dieser Unfall lediglich der eigenen Unvorsichtigkeit des Verunglückten zuzuschreiben. — Am 9. Juni Morgens legte sich zwischen Winterthur und Hettlingen ein junger Mann unmittelbar vor dem Schaffhauser Zug auf die Schienen und wurde von denselben überfahren und getötet. — Am 11. Juni wollte eine Frau in Holderbank zwischen Schinznach und Willegg auf einem Fußwegübergang in dem Moment die Bahn überschreiten, als sich an der betreffenden Stelle zwei Züge unmittelbar vor ihr kreuzten. Die Frau achtete nur auf den einen Zug und wurde dann, als sie sofort nach dem Passiren desselben auf die Bahn trat, von der Lokomotive des andern Zuges erfaßt, über die Bahnböschung hinuntergeworfen und getötet.

Aus nicht ganz aufgeklärten Ursachen entgleiste am 20. Juni zwischen Killwangen und Baden auf offener Bahn, in einem Gefälle von bloß 3,2 %/o und in einer Kurve von 5600 Fuß Radius, der Früh-Schnellzug von Zürich, dessen Lokomotive gegen die Böschung geschleudert und umgeworfen wurde. Leider büßten dabei zwei Angestellte, der Lokomotivheizer und ein Heizerlehrling, ihr Leben ein. Glücklicherweise kamen dagegen alle Reisenden mit einer einzigen Ausnahme mit dem Schrecken davon; eine ältere Dame hatte eine Quetschung erlitten, welche eine mehrwöchentliche ärztliche Behandlung erforderte. Trotz sofortiger und genauerster Untersuchungen, die sowohl Seitens der Behörden als der Bahnverwaltung angestellt wurden, konnte der Grund der Entgleisung mit Sicherheit nicht festgestellt werden; es liegt daher die Vermuthung nahe, dieselbe müsse dem Zusammentreffen verschiedener Momente, deren jedes für sich allein eine Entgleisung nicht hätte herbeiführen können, zugeschrieben werden.

Am 6. Juli verunglückte im Bahnhof Zürich beim Wagenschieben ein Arbeiter in Folge eigener Unvorsichtigkeit. — Am Abend des 13. Juli wurde oberhalb der Station Birmenstorf Herr Dr. Gut von da vom Luzerner Schnellzug überfahren und sofort getötet. Eigene Unvorsichtigkeit und namentlich die Schwierigkeit des Verunglückten tragen an diesem Unfall die Schuld. — Am 21. Juli, Morgens früh, wurde ein zwischen Sulgen und Bürglen postirter Bahnwärter tot und mit einer klaffenden Wunde am Hinterkopf in seiner Hütte gefunden. Nach dem Ergebniß der Untersuchung muß angenommen werden, der Betreffende sei am Abend vorher bei einem der letzten Züge eingeschlafen, durch das Geräusch des Zuges erwacht und beim Heraustreten auf die Bahn zwischen die Wagen gerathen und habe dabei eine tödtliche Verletzung erhalten, die ihn indessen nicht verhindert zu haben scheint, sich noch in seine Hütte zu begeben. — Am

1. August fiel ein Bahnarbeiter in Schlieren beim Wagenschieben auf das Gleis und wurde von einem nachfolgenden Wagen überfahren und getötet. — Am 10. Oktober wollte eine Frau auf der Station Brugg aus dem Abendschnellzug Aarau-Zürich noch aussteigen, nachdem derselbe sich bereits wieder in Bewegung gesetzt hatte; sie fiel dabei von der Treppe auf den Perron, wurde vom Zuge überfahren und getötet. Auch in diesem Falle traf das Bahnpersonal kein Verhältnis. — Am 27. Oktober wurde in der Nähe von Virmensdorf ein Mann, der sich auf die Schienen gelegt und nach den auf ihm gefundenen Notizen zu schließen, unzweifelhaft den Tod gesucht hatte, von dem letzten Luzern-Zürcher Bahnzug überfahren und getötet. — Am 30. Oktober verunglückte auf der Nordseite des Tunnels bei Baden ein Arbeiter, welcher, um den Heimweg abzukürzen, den Tunnel passiert hatte, ohne von dem Wärter wahrgenommen worden zu sein, und außerhalb des Tunnels in Folge seiner Schwerhörigkeit und Kurzsichtigkeit den herankommenden Güterzug von Aarau nicht bemerkte, von demselben erfasst und getötet wurde.

Von den verunglückten Angestellten gehörten drei der Unterstützungsstiftung an; es hat indessen keiner derselben unterstützungsberechtigte Verwandte hinterlassen.

Noch erübrigt uns an dieser Stelle einer Betriebsstörung zu gedenken, welche glücklicherweise nicht lange angedauert hat und auch ohne sehr erhebliche Nachtheile vorübergegangen ist. Am 1. August wurde in Folge des durch heftige Regengüsse veranlaßten Austretens der Thur die Bahnhöfe Sulgen-Bürglen unter Wasser gesetzt und unfahrbare gemacht. Unterhalb der Station Sulgen war der Bahndamm vom Wasser durchbrochen und auf zirka 40 Fuß Länge bis auf eine ziemliche Tiefe angefressen und ausge schwemmt worden. Mehrere bedeutende Abrutschungen vom Bahndamm hatten auch bei Müllheim stattgefunden. Die Bahn war während 36 Stunden unfahrbare. Auch andernwärts hatte das Bahngelände vom Hochwasser, wenn auch unbedeutend, zu leiden, so u. A. auf der Zürich-Luzerner Linie, wo ebenfalls Dammabrutschungen vorkamen. Ebenso bedrohte die Sihl am 31. Juli Vormittags den Bahnhof Zürich mit einer Überflutung; ein nennenswerther Schaden ist jedoch dabei nicht entstanden.

4. Versicherungsverträge.

Die Versicherung gegen FeuerSchäden umfaßt nachfolgende Beträge:

1. Für Gebäude:

a. im Kanton Zürich	Fr. 5,886,250. —
b. " " Thurgau	" 1,595,450. —
c. " " St. Gallen	" 4,300. —
d. " " Schaffhausen	" 496,350. —
e. " " Aargau	" 856,950. —
f. " " Zug	" 149,400. —
g. " " Luzern	" 34,300. —
	Fr. 9,023,000. —

2. Für Transportmaterial	" 11,973,380. 22
3. Brennmaterial und Magazinvorräthe	" 605,689. 21
4. Transportgüter	" 6,144,000. —
5. Lagergüter in Zürich und Romanshorn	" 7,000,000. —
6. Mobiliar und Werkzeuge in den Verwaltungs- und Stationsgebäuden, sowie in den Werkstätten	" 2,278,706. 35

Total Fr. 37,024,775 78

Die Abschlagsentschädigung für die Transportgüter auf dem Bodensee und für die zwischen Romanshorn und Friedrichshafen, beziehungsweise Lindau trajektierten Güterwagen gegen die Gefahren des Wassertransports beläuft sich wie im Vorjahr auf Fr. 274,000. — Der „Versicherungsfond gegen Transportgefahren“ hatte im Berichtsjahre für verschiedene Beschädigungen an Transportmaterial mit Fr. 23,206. 74 Cts. aufzukommen, und es schließt derselbe mit einem Aktiv-Saldo von Fr. 55,079. 18 Cts. ab gegenüber einem solchen von Fr. 50,941. 20 Cts. im Jahre 1873. Der Ertrag des beim Unfall in Killwangen erwachsenen Schadens am Transportmaterial wird erst im laufenden Jahre zur Verrechnung kommen.

5. Personalestat.

Am Ende des Jahres 1874 bestand das Personal aus folgenden Beamten und Angestellten:

A. Bahnbetrieb.

I. Allgemeine Verwaltung.

Sekretariat, Registratur und Kanzlei	24	Übertrag	7
Hauptkassier und Gehülfen	4	Bureau des Betriebs-Chefs und Wagenkontrolle	22
Revisor, Buchhalter und Gehülfen	14	Bahnhofsvorstände und Gehülfen	21
Betriebs-Kontrolleur und Gehülfen	65	Stationsvorstände und Gehülfen	92
Chef des Tarifbüro und Gehülfen	6	Einnehmer, Gepäckerdienst und Gehülfen	42
Hauptmagazin-Verwaltung	11	Vorstände der Lagerhäuser und Güterexpeditionen, Gehülfen, Güterschaffner, Frachtenbezüger	171
Abwärte der Zentralbüros und der Hauptmagazin- Verwaltung	6	Telegraphisten	9
		Portiers, Abwärte und Nachtwächter	46
		Gepäckträger	25
		Arbeiter für Güterverladung und Camionneure, exkl. Eilgutarbeiter	519
		Oberzugführer und Gehülfe, Zugführer, Kondukteure und Bremser	196
		Wagenmeister, Bahnhofsaufseher, Wagenwärter und Wagenvisiteure	101
		Wagenkontrolleure (in den Bahnhöfen)	14
		Billetdrucker	2
			1,267

II. Bauunterhalt.

Betriebs-Oberingenieur und Adjunkt	2		
Bauführer	5		
Geometer und Zeichner	11		
Bureau des Betriebs-Oberingenieurs	13		
Werksführer der Baumwerkstätte	1		
Oberbahnaufseher und Bahnaufseher	18		
Weichen- und Bahnwärter	621		
			671

III. Expeditions- und Fahrdienst

1. Abtheilung.

Betriebs-Chef	1		
Betriebs-Inspektor und Adjunkt	3		
Inspektor für den Gütertransport und Gehülfen	2		
Telegraphen-Inspektor	1		
		Übertrag	7

2. Abtheilung.

Maschinenmeister	1		
Oberwerksführer und Werksführer	4		
Konstrukteure, Zeichner, Buchhalter und Gehülfen nebst Abwart	15		
Oberlokomotivführer und Lokomotivführer	75		
Lokomotivheizer	65		
Lokomotivputzer, Wagenreiniger und Kohlenverlader	135		
			295

Total: **2,363** (gegen 2,262 im Vorjahr); somit kommen — unter Hinzurechnung der Zürich-Bug-Luzerner- und der Bülach-Regensbergerbahn — auf einen Kilometer Bahnlänge 7,90 Angestellte (7,56 im Jahre 1873).

B. Dampfschiffahrt.

Verwalter	1	Maschinisten	5
Buchhalter, Expedienten, Hafenmeister und Abwart	7	Heizer	10
Kapitäne und Schiffsführer	5	Matrosen, Hülfsmatrosen und Schiffsjungen	28
Steuermänner und Schleppschiffführer	9	Güter- und Kohlenverlader	6
Zusammen 71 Angestellte (im Vorjahr 69).			

C. Werkstätte.

Werkstättearbeiter: 490 (im Vorjahr 415).

D. Agenturen.

Chef der Agentur im Güterbahnhof Zürich für den Verkehr nach der Levante und Italien	1	Chef der Agentur im Bahnhof Waldshut	1
Gehülfen	2	Gehülfen	2
Zusammen 6 Angestellte, wie im Vorjahr.			

Mit Einschluß der Dampfschiffunternehmung, der Werkstätte und der beiden Agenturen betrug am Schlusse des Berichtsjahres die Gesamtzahl der im Dienste der Nordostbahn stehenden Beamten, Angestellten und Arbeiter 2,930 gegenüber 2,752 im Vorjahr.

6. Unterstützungs- und Krankenkasse.

a. Unterstützungskasse.

Am 31. Dezember 1873 betrug der Aktivsaldo derselben	Fr. 590,827. 20
Im Jahre 1874 kamen an Einnahmen hinzu:	
Beitrag der Nordostbahngesellschaft	Fr. 20,000. —
Obligatorische Beiträge der Mitglieder	" 82,322. 83
Kapitalzinse, Bußen, Geschenke	" 42,500. 67
	<hr/>
	" 144,823. 50
	<hr/>
Die Ausgaben bestehen aus:	
Rück erstattung von Beiträgen an ausgetretene Angestellte	Fr. 39. —
Arzt-, Verpflegungs- und Begräbniskosten	" 1,916. 80
Außerordentliche Unterstützungen	" 2,000. —
Regelmäßige Unterstützungen	" 38,338. 73
Verschiedenes	" 397. 60
	<hr/>
	" 42,692. 13
Bestand am 31. Dezember 1874 Fr. 692,958. 57	

Im Berichtsjahr waren durchschnittlich 1,709 Beamte und Angestellte Mitglieder dieser Kasse.

b. Krankenkasse.

Am 31. Dezember 1873 betrug der Aktivsaldo derselben	Fr. 14,966. 50
Im Jahre 1874 kamen an Einnahmen (Zins, Beiträge und Bußen) hinzu	" 23,064. 51
Gesamteinnahme	Fr. 38,031. 01

Die Ausgaben an Krankengeldern, Arzt-, Apotheker- und Spital-Rechnungen &c. ziehen sich davon ab mit	" 20,311. 46
Verbleibt als Saldo auf neue Rechnung	Fr. 17,719. 55

Die Mitgliederzahl der Krankenkasse betrug am Schluß des Berichtsjahres 1166.

V. Bahnbau.

1. Bau neuer Linien.

Zur Orientirung über die Erweiterungen, welche das Gesamtnetz der Nordostbahn durch die von ihr theils allein, theils gemeinsam mit Dritten, theils auf Rechnung Dritter auszuführenden neuen Linien erhält, fügen wir dem gegenwärtigen Bericht einen Übersichtsplan bei, worin alle diese neuen Linien nach dem gegenwärtigen Stand ihrer Bearbeitung sich aufgenommen finden. Unter Bezugnahme auf diesen Plan geben wir nachstehend eine Zusammenstellung der genannten Linien nebst ihrer approximativen Länge, soweit deren Bau durch die Nordostbahn besorgt wird, also mit Beglaßung der von der Zentralbahn zu bauenden Aargauischen Südbahn und der Linie Wohlen-Bremgarten, ferner der von der betreffenden Gesellschaft in Bau genommenen Linie Sulgen-Goßau, endlich der Linie Wädenswil-Einsiedeln, welche durch die Nordostbahn bloß noch auf Kosten der Unternehmung zu vollenden ist:

a. Im Bau begriffen:

1. Winterthur-Koblenz	48.7 Kilometer	}	110.3 Kilometer
2. Linksufrige Zürichseebahn	61.6 "		
3. Bözbergbahn (Gemeinschaftsbahn)		48.8	"
4. Effretikon-Wezikon-Hinweis, deren Bau- ausführung durch die Nordostbahnenverwal- tung besorgt wird	22.5	"	
Total im Bau			181.6 Kilometer

Uebertrag 181.9 Kilometer

b. Im Stadium der Vorarbeiten befindlich:

5. Baden-Niederglatt	21.1 Kilometer
6. Rechtsufrige Zürichseebahn	35.5 "
7. Glarus-Linththal	15.8 "
8. Bülach-Schaffhausen	25.6 "
9. Dielsdorf-Niederweningen	7.5 "
	105.5 Kilometer
10. Koblenz-Stein (Gemeinschaftsbahn)	26.3 "
11. Ehwiesen-Schaffhausen, deren Bauausführung durch die Nordostbahnverwaltung besorgt wird	17.3 "
	149.1 "
Total in Vorbereitung	330.7 Kilometer.
Total	

Eine Vermehrung gegen das vorjährige Berichtsjahr hat somit nicht stattgefunden; dagegen ist die Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil vor Schluß des Jahres aus dem Stadium der Vorarbeiten in dasjenige des Baues getreten.

Der Stand des mit diesen Linien beschäftigten technischen Personales betrug zu Ende des letzten, somit auch zu Anfang des jetzigen Berichtsjahres 105

Hiezu kamen im Laufe desselben 55

Es traten aus oder wurden entlassen 30

so daß auf Ende 1874 130, durchschnittlich aber 112 Ingenieure, Geometer und Architekten bei dem Bau und den Vorarbeiten obiger neuen Linien thätig waren, wobei dasjenige Personal, das sich ausschließlich mit der Korrespondenz und den Rechnungsarbeiten beschäftigt, 11 zu Anfang und 21 zu Ende des Jahres, nicht mitinbegriffen ist. In welcher Weise sich die Thätigkeit dieses technischen Personals auf die einzelnen Linien und das Zentralbureau in Zürich vertheilte, ergibt sich aus nachstehender Zusammenstellung, in der zugleich die Zahl der einzelnen Bauabteilungen mit aufgenommen ist:

Linie	Zahl der Sektionen	Technisches Personal	
		Durchschnittlich	Ende des Jahres
1. Zentralbureau	2	25	29
2. Winterthur-Koblenz	2	14	16
3. Linkssufrige Zürichseebahn	3	29	33
4. Böckbergbahn	4	22	25
5. Effretikon-Hinweil	1	9	8
6. Niederglatt-Baden	1	5	5
7. Rechtsufrige Zürichseebahn	1	8	14
Total	14	112	130

Wenden wir uns nun zuerst zu dem Zentralbureau, so können wir dessen Thätigkeit bei den einzelnen Linien an dieser Stelle um so eher übergehen, als sich dort Gelegenheit finden wird, darauf zurückzukommen. Das Zentralbureau zerfällt in drei Hauptabtheilungen für Unter-, Ober- und Hochbau mit je besondern Vorständen und Personal, von welchen die beiden ersten Abtheilungen im neuen Bahnhofgebäude verblieben sind, die Hochbauabtheilung dagegen seit Anfang April 1874 in dem von uns im Interesse der rechtsufrigen Zürichseebahn angekaufsten Hause zum „Olivenbaum“ in Stadelhofen untergebracht ist.

Nachdem im vorgängigen Jahre namentlich die Normalien des Unterbaues und theilweise des Hochbaues, sowie die für dieselben erforderlichen Baubedingungen zur Vollendung gebracht werden konnten, waren es im Betriebsjahre die Normalien für den Oberbau incl. Bahnzeichen und Bahnhöfchlüsse, und namentlich diejenigen für Weichen und Kreuzungen, Gleise-Dispositionen, Einfriedigungen, Barrieren, Signale &c., welche das Personal des Zentralbureau beschäftigten, so daß nun in einer reichlichen Sammlung von Normalblättern sämtlicher Zweige des Bahnbaues die prinzipielle Grundlage für die Ausführung der neuen Linien geschaffen ist. Hierbei ist noch besonders zu erwähnen und hervorzuheben, daß überall, wo es unbeschadet der Solidität der Bauanlage selbst zulässig erschien, für die Nebenbahnen Typen einfacherer und von möglichst reduzierter Art, dem Charakter dieser Bahnen angemessen, aufgestellt wurden.

Zu einläufigen Studien gaben die Konstruktionen von Brückenwaagen, Krahnen, Drehjochen &c. Anlaß. Nachdem die Lieferung dieser Gegenstände der öffentlichen Konkurrenz anheimgegeben worden, führten nachträgliche Unterhandlungen zu Vertragsabschlüssen für Brückenwaagen mit den beiden Lyoner Firmen „Falcot, Maret & Cie.“ und „Usines de la Mulatière“, deren Modelle à la double romaine mit geringen Abänderungen, als im hiesigen Betriebe schon erprobt, adoptirt worden sind.

Die Lieferung der Dreh- und Waggonkrahnen wurde durch Vertrag den Herren Schnabel-Henning in Bruchsal übergeben; beide Konstruktionen zeichnen sich durch ungemein einfache und praktische Anordnung vortheilhaft aus. Die Drehkrahnen ohne Gegengewicht und von 100 Zentnern Tragkraft, ruhen auf einem Stern von starkem Doppel-T Eisen und bedürfen nur einer leichten Kiesfundation, so daß eine Versetzung und anderweitige Verwendung mit geringen Kosten wieder erfolgen kann, ein Umstand, der uns für neue Stationen von noch nicht genau bekannten Verkehrsbedürfnissen mit besonderen Vortheilen verknüpft zu sein schien. Die Waggon-Krahnen, mit einem sich selbst regulirenden Gegengewichte, ebenfalls von 100 Zentnern Tragkraft können mit den Bahnzügen nach denjenigen Stationen befördert werden, wo momentan ein Bedürfnis dafür auftritt, deren Verkehrsverhältnisse aber noch nicht wichtig genug erscheinen, um die Aufstellung definitiver Krahnen zu rechtfertigen; vorzüglich sind dieselben aber für die am Zürichsee liegenden Stationen zur Vermittlung des Verkehrs zwischen demselben und der Bahn bestimmt.

Zur Bestellung von festen Bockkrahnen konnten wir uns nicht entschließen, da die Verwendung der bisherigen Konstruktionen, bei denen eine Hebung der Last durch die Arbeiter von oben erfolgen muß, bei nicht ganz großen Stationen durch das Auf- und Absteigen der Mannschaft mit vielem Zeitverlust verbunden ist. Noch weniger konnten wir uns mit einer jetzt häufig üblichen Konstruktion befriedigen, bei welcher zwar die Bewegung der Last von unten geschehen sollte, aber beinahe unmöglich ist, sobald ihr ein bedeutendes Gewicht zukommt. Im Gegensatze zu dieser Konstruktion, bei welcher die Übersetzung der Zugkraft unten angebracht ist, haben wir uns einer solchen zugewandt, bei welcher die Übersetzung oben, am sogen. Schlitten selbst wirken wird, wodurch in der Kette viel geringere Spannungen erfolgen werden und die vorhin gerügten Übelstände in keiner Weise eintreten dürften. Ein solcher Bockkran wurde versuchsweise bei den Herren Escher, Wyss & Cie. in Auftrag gegeben und dessen Gelingen, an dem kaum zu zweifeln ist, wäre als ein nicht unerheblicher Fortschritt auf diesem Gebiete zu betrachten.

Die Imprägnir-Anstalt, deren Situirung bis zur Erledigung der Bahnhoffrage in Zürich, auf welche wir an anderer Stelle zurückkommen, nicht bestimmt werden konnte, wurde trotz dadurch entstandener erheblicher Verzögerung bis Ende des Jahres noch erstellt und samt allen Einrichtungen in Betrieb gesetzt. Das etwas unterhalb Neufrankenthal erstellte Gebäude mit hohem Kamin umfaßt in seinem mittleren, 27.5 Meter langen und 11.5 Meter breiten Theile die großen Imprägnirkessel von zirka 13 Meter Länge und 2 Meter Durchmesser, ferner die Dampfmaschine mit Druck- und Luftpumpe und in einem abgetrennten Raume den Dampfkessel, sowie einen Brunnenbach; ein nördlicher Anbau enthält zwei kleine Bureaur, und ein südlicher die kontinuirliche Einschneid- und Bohrmaschine, die gleichzeitig das Schneiden der

Schienenlager und das Bohren der Nagellöcher von drei Schwellen per Minute besorgt. Die mechanische Einrichtung der Imprägniranstalt wurde in den Werkstätten der Herren Escher, Wyss & Co. in Zürich hergestellt, die „Patent Self-acting Sleeper Adzing and Boring Machine“ dagegen stammt durch Vermittlung der Herren Felber & Cie. in Manchester aus der in Holzbearbeitungsmaschinen bekannten Fabrik der Herren Ransome & Cie. in London. Bis Ende des Jahres waren von verschiedenen Lieferanten bereits 190,000 Stück Schwellen und etwas über 6,300 Stück Brückenholzer geliefert und bei der Imprägniranstalt gelagert.

Das Haus S. B. Goldschmidt in Mainz hatte von den vertraglich zu liefernden 14,627 Tonnen Schienen und Schienbefestigungsmitteln bis Ende des Jahres zirka 10,495 Tonnen abgeliefert und zwar: 9,800 Tonnen Schienen, 510 Tonnen Läschchen und 185 Tonnen Platten. Unterm 24. Februar 1874 wurde mit der Gesellschaft „Phönix“ in Laar bei Ruhrtort ein Vertrag über Lieferung von 320 Tonnen Stahlshienen zu Weichen und Kreuzungen abgeschlossen; das betreffende Quantum langte mit 142 Tonnen Voll- und 178 Tonnen Vignoleschienen vor Jahresabschluß vollständig ein. Unterm 31. März 1874 wurde mit dem Hause Bouchacourt in Paris ein Vertrag über Lieferung von 93 Tonnen oder zirka 200,000 Stück Bolzen, und ein solcher mit der Fabrik für Eisenbahnbedarf (W. Köppern) in Hagen in Westphalen über zirka 1 Million Schienennägel im Gewichte von 243 Tonnen abgeschlossen; bis Ende des verflossenen Berichtsjahres gelangten hiervon zur Ablieferung 55.6 Tonnen Bolzen und 126.5 Tonnen Schienennägel.

Die im letzten Jahresberichte schon erwähnten 1,500 Tonnen Rollbahnschienen und 1000 Stück Rollwagen für Erdtransport gelangten vollständig zur Ablieferung und wurden, erstere mieth-, letztere bis auf zirka 100 Stück kaufweise successiv an die verschiedenen Unternehmer abgegeben. Beide Gegenstände erfreuten sich der besten Aufnahme und haben sich als Norm schnell Bahn gebrochen, so daß zum Nutzen der Bahngesellschaften wie der Unternehmer nach und nach namentlich die verschiedenen Spurweiten, unrichtigen Schienenprofile und ungeschlachten Rollwagentypen verschwinden werden und, was das Wichtigste ist, 0.75 Meter die normale Weite der Rollbahnen bilden wird.

In Erweiterung dieser Anschaffungen und unter gleichen Voraussetzungen haben wir von der Lokomotivfabrik Winterthur zu verschiedenen Zeiten 10 kleine Bau-lokomotiven bezogen; 4 verkauften wir wieder an Unternehmer, die andern 6 gaben wir miethweise an solche ab. Die Gründe, die uns zu diesem Vorgehen veranlaßt haben, waren dieselben, die im letzten Jahre zur Bestellung der andern Hilfsmaterialien geführt haben, vorzugsweise der Mangel an Unternehmern mit genügendem und tauglichem Betriebsmaterial. Wir glaubten um so eher auf dieser Bahn forschreiten zu sollen, als finanzielle Opfer damit nicht verbunden sind, und auf der andern Seite durch das große Verlangen nach diesen Gegenständen das Vorhandensein des Bedürfnisses konstatirt ist.

Noch haben wir hier der Umgestaltung des Bahnhofes Zürich zu gedenken. Wenn auch die Behandlung dieser, durch die Einnäzung neuer Linien und die Zunahme des Verkehrs hervorgerufenen Frage uns schon vielfach im Jahre 1873 in Anspruch genommen hatte, und namentlich die Anfertigung der ersten Projekte in das vorgängige Berichtsjahr gefallen ist, so glaubten wir im vorjährigen Berichte um so eher von Mittheilungen darüber Umgang nehmen zu können, als wir nach den ersten Entwürfen noch keineswegs zu einem abschließlichen Resultate gelangten, indem sich dabei vielmehr so vielfach verschiedene Ansichten geltend machten, daß wir die Prüfung dieser in jeder Beziehung wichtigen und schwierigen Verhältnisse einer Expertise von anerkannten Fachleuten ersten Ranges unterstellen zu sollen glaubten.

Herr Oberingenieur Gerwig in Zürich und die Herren Regierungsrath und Baurath Schwabe und Oberregierungsrath Hartwich von Berlin gaben nach vorausgegangener eingehender Prüfung der lokalen Verhältnisse, sowie sämtlicher Vorarbeiten ihr Urtheil dahin ab, daß keines der aufgestellten Projekte zur Ausführung unbedingt empfohlen

werden könne. Während sich aber die Herren Experten in ihrem Gutachten gegen alle Projekte, welche auf der Grundlage einer totalen Verlegung des Bahnhofes nach Auferjähl beruheten, aussprachen, waren sie ebensowenig in der Lage, die andern Projekte, welche in verschiedenen Variationen mehr oder weniger nur auf eine Erweiterung der bestehenden Anlagen abzielten, unbedingt zur Annahme resp. Ausführung empfehlen zu können. Zwar waren sie einverstanden, daß diese Projekte sich dem Programme für die Erweiterung des Bahnhofes Zürich mehr nähern, indem dieselben von einer entsprechenden Erweiterung des bestehenden Aufnahmsgebäudes für den Verkehr der Hauptlinien, wie auch der rechtsufrigen Zürichseebahn ausgehen, für den Stückgut- und Rohmaterialverkehr im Wesentlichen die gegenwärtige Lage beibehalten, den Rangirbahnhof in hinreichender Ausdehnung an die Linie Zürich-Alstetten verlegen und die Einführung der rechtsufrigen Seebahn in der Weise bewirken, daß in dieser Richtung die gegenwärtige Kopffstation zur Durchgangsstation wird; aber sie waren auch einig, daß diese Projekte, trotzdem sie eine eingreifende Umgestaltung des gegenwärtigen Bahnhofes bedingen, doch nicht alle Bedingungen erfüllen, welche die Verkehrsinteressen erfordern, weshalb ihnen ein Eingehen auf die diesen Projekten zu Grunde liegenden Anschauungen ebenfalls nicht angezeigt erschien.

Über die Beibehaltung und Erweiterung des bestehenden Aufnahmsgebäudes waren die Herren Experten gleicher Ansicht; ebenso bezüglich der Einführung der rechtsufrigen Zürichseebahn, die sie in der Weise empfehlen, daß die Bahnkronen bei der direkten Einführung auf der Nordseite der Personenhalle in einer Höhe von etwa 6 Metern über dem Straßenzäpfaster, beziehungsweise über der Schwellenhöhe des bestehenden Bahnhofes angeordnet werde. Über die Gestaltung der übrigen Anlagen gehen dagegen die Ansichten der Herren Experten sehr auseinander.

Die Herren Gerwig und Schwabe betrachten die schleifenförmige Einführung der von Orlikon kommenden Linie mit Verlegung der Einmündung in die Zürich-Alstetter Linie bis an die Hardstrasse, noch unterhalb des jetzigen Rangirbahnhofes, unter Beseitigung des vorhandenen Damms vom Bahnhofe bis zum Limmatviadukt, als die richtigste Lösung, die einerseits das direkte Durchführen der Güterzüge in der Richtung Orlikon-Gotthard und anderseits die Anlage eines zweckentsprechenden und den weitesten Anforderungen des Verkehrs genügenden Außenbahnhofes gestatten würde. Zu dem Ende würden sie den Güterbahnhof an bisheriger Stelle belassen, resp. über die Dammstraße und gegen die Limmatstraße hin zurücksetzen, um zwischen Werkstätten und Güterschuppen mehr Gleise anlegen zu können, ferner denselben in dem Quartier zwischen diesen beiden Straßen erweitern und bis zur schon erwähnten neuen Einmündung der Orlikoner Linie den Rangir- und den Rohmaterialien-Bahnhof anreihen, sofern die Verlegung des letztern im öffentlichen, wie im Interesse des Eisenbahnverkehrs als vorteilhaft erachtet würde. Um alle die Station Zürich bloß tangirenden Güter nicht in den Innenbahnhof einzuführen zu müssen, wollen sie den mehr erwähnten Einmündungspunkt der Orlikoner-Linie direkt mit der linksufrigen Zürichseebahn in Verbindung bringen und zu beiden Seiten dieser Verbindungsstrecke für den Rangirdienst verschiedene Gleisgruppen anlegen. Mit einem auf diesen Grundlagen beruhenden Projekt glauben sie, durch möglichste Erhaltung der wesentlichen Bahnhofsanlagen, der Werkstätten und der Lagerhäuser die Kosten auf die geringste Höhe beschränkt und die zweckmäßigste Lösung der Frage gefunden zu haben.

Der dritte Experte, Herr Oberregierungsrath Hartwich, ist mit diesem Vorschlage nicht einverstanden, findet die Beseitigung des Wipflinger Bahndamms durchaus nicht geboten und die schleifenförmige Verlegung nicht nur mit keinen Vortheilen, sondern mit wesentlichen Nachtheilen verbunden. Obwohl er es bei allen praktischen, von der Lokalität bedingten Aufgaben als unzulässig betrachtet, bestimmte Systeme und Prinzipien durchzuführen zu wollen, es vielmehr überall als geboten erachtet, in jedem Spezialfalle den Bedürfnissen und den Lokalverhältnissen Rechnung zu tragen, erkennt er als allgemeine Grundsätze, daß auf ausgedehnten Zentralstationen 1) für möglichste Trennung des Güterverkehrs vom Personenverkehr und 2) für Trennung resp. Verbindung der Güterzüge an geeigneter Stelle, zur Vermeidung doppelter Hin- und Rücktransporte der Wagen und zu möglichster Vermeidung einer Komplizirung des Verkehrs, Sorge zu tragen sei. Für die Umgestaltungen in Zürich sei es namentlich nothwendig, auf solche Einrichtungen Rücksicht zu nehmen, welche bei thun-

lichster Beibehaltung des Bestehenden eine möglichst bequeme Verbindung der verschiedenen Linien unter sich gewähren und für jeden zu erwartenden Verkehr eventuell ausreichend zur Erweiterung geeignet erscheinen. Ein direktes Durchgehen der Personenzüge ohne Berührung der zürcherischen Zentralstation sei z. B. von keinem großen Werthe. Bezuglich des Güterverkehrs sei zu bemerken, daß sowohl in der Richtung Altstetten-Zürich als Orlikon-Zürich Güter kutsiren, von denen ein Theil für Zürich, ein Theil zum Transfieren in den verschiedenen Richtungen bestimmt sei. Um das unnütze Hin- und Zurückfahren der Wagen zu verhindern und den Übelstand zu beseitigen, daß die nicht für Zürich bestimmten Wagen dorthin gehen und dem Lokal-Personenverkehr in höchstem Grade hinderlich werden, sei vor Zürich an der Vereinigung der verschiedenen Linien ein Trennungs-, resp. Sammel- und Rangirbahnhof anzulegen. Ferner sei es unbedingt nothwendig, daß der sehr bedeutende Zürcher Lokal-Güterverkehr, wo er jetzt besorgt werde, wegen der Kollision mit dem Personenverkehr beseitigt und anderweitig untergebracht werde. Zur Aufnahme des Lokalverkehrs eigne sich ganz vorzüglich der hinter der Werkstatt gelegene, umfangreiche, zur Zeit keineswegs genügend ausgenutzte Raum, zur Anlage des Trennungs-, resp. Sammel- und Rangirbahnhofes aber der Raum zwischen der Hardstraße und der Station Altstetten, der sowohl mit der linksufrigen Seebahn, als mit der Linie nach Orlikon in direkte Verbindung gebracht werden könne, wobei für die Linien beider Richtungen eine Änderung nicht vorzunehmen wäre. Gegen die Abzweigung auf offener Bahn, die mit Weichen bewerkstelligt werden muß, hat dieser Experte keinerlei Bedenken. Er glaubt mit Ausführung seines Projektes allen Bedürfnissen zur Erweiterung der Eisenbahnanlagen in und bei Zürich vollständig und mit weit geringern Kosten als bei denjenigen Entwürfen, welche auf die Beseitigung des größern Theiles der bestehenden Anlagen abzielen, Rechnung getragen zu haben.

Wir erlangten nicht, nach Eingang dieser Expertenberichte die Bahnhoffrage Zürich sofort in eigene weitere Erörterung zu ziehen, wobei sich zeigte, daß diese Berichte zwar manche werthvolle Anhaltspunkte geliefert hatten, aber noch keineswegs eine durchführbare Lösung des schwierigen Problems enthielten. Das Projekt der Herren Gerwig und Schwabe, im Prinzip eine Erweiterung der bestehenden Anlagen, zeigte mit den vielen zu beiden Seiten der Hauptgleise vertheilten Rangirgruppen nicht die wünschbare Einfachheit und daneben folgende hauptsächlichste Nachtheile:

1. alle Güterzüge in der Richtung nach Altstetten sperren die meistfrequentirte Linie nach Orlikon;
2. die einz- und ausfahrenden Güterzüge von und nach dem linken Seeufer, Gotthard ic. sperren mit Sägezahnbewegung die sämmtlichen Personengeleise;
3. die vorgesehene Verlegung des Wipflinger Dammes verlängert die Linie Orlikon-Zürich um 2,1 Kilometer;
4. ein passender Platz für Remisirung der Personenwagen, sowie Rangirung derselben in Nähe der Halle ist nicht geboten;
5. die Straßenverbindungen mit dem Güter- und Produktenbahnhof sind sehr beschränkt und mangelhaft;
6. eine weitere Ausdehnung ist selbst mit enormen Kosten in befriedigender Weise nicht mehr möglich;
7. für die nach den neuen Hauptverkehrsrichtungen durchgehenden Güter erwachsen sehr bedeutende Umwege.

Ohne auf eine Erläuterung aller dieser Punkte einzutreten, wollen wir nur hervorheben, daß wir namentlich den unter Ziffer 1 und 2 angeführten Momenten das größte Gewicht beilegen zu sollen geglaubt haben.

Ebenjowenig waren wir im Falle uns mit dem Projekte des Herrn Hartwich befreunden zu können; wir zählen zu den Gründen, die gegen dasselbe sprechen, namentlich folgende:

1. mehrere betriebsgefährliche Ausweichstellen in offener Bahn;
2. höchst bedenkliche Niveaumarkierungen der Personenhauptgleise;
3. ungenügende Ausdehnung der Anlagen für den lokalen Güterverkehr;
4. unnütze Hin- und Herbewegung der von Orlikon und Thalwil kommenden, für Zürich bestimmten Güter;
5. zerstreute, weitläufige und unübersichtliche Anlage;
6. Ausschluß einer späteren zweckmäßigen Ausdehnung.

In Erwägung aller dieser Verhältnisse, mit Benutzung des vorliegenden Materials und unter Berücksichtigung der Kritik, welche über dieses Material gewaltet hatte, veranlaßten wir eine neue Bearbeitung des Erweiterungsplans des Bahnhofes Zürich durch unsern Oberingenieur für den Bahnbau, Herrn Moser. Nach dem von diesem aufgestellten und schließlich von uns mit Zustimmung des Verwaltungsrathes adoptirten Projekt wird der Personenbahnhof zwischen Limmat und Sihl beibehalten, ebenso die Werkstätten und Lokomotivremisen; dagegen vereinigt dasselbe die Anlagen für den Güter- und Produktenverkehr, wie den Rangierdienst, in einer vollständig getrennten und selbständigen Anlage im äußeren Theile von Auersihl. Bei letzterer Disposition wurde berücksichtigt, daß der Bahnhof Zürich durch die neueste Entwicklung des schweizerischen Eisenbahnnetzes seine Bedeutung als Hauptdurchgangs- und Knotenpunkt des Verkehrs von Osten nach Westen theilweise verliert, dagegen dieselbe Eigenschaft in viel höherem Maasse für den Verkehr von Norden und Osten nach Süden gewinnt. Die zweckmäßige Verbindung der bisherigen Richtungen nach Altstetten und Orlikon mit dem linken Seeufer und Glarus und nach dem Gotthard u. s. w. mußte daher neben dem bedeutenden Lokalverkehr Zürichs vor Allem in Betracht gezogen werden, wogegen der direkten Verbindung Altstetten-Orlikon eine geringere Bedeutung beigemessen wurde.

Nach diesem Plane wird nach unserer Überzeugung die Gestaltung des Bahnhofes, namentlich für den Güterverkehr, den vom Standpunkte der Zweckmäßigkeit und Sicherheit des Betriebs aus zu stellenden Bedingungen volles Genüge leisten, indem die Axe dieses Bahnhofes in die Richtung des zukünftigen Hauptverkehrs und durchgehend für denselben angelegt ist. Der Wipflinger Damm wird in eine Limmatabwärts gehende und unterhalb des jetzigen Rangirbahnhofes endende Schleife verlegt, deren Hauptlinie direkt nach dem 1. und 2. Gleise der jetzigen Halle führt, während die Gütergleise beim unteren Höhlweg nach dem Güterbahnhof abzweigen. Die von Altstetten kommende Hauptlinie wird etwas gegen die Limmat gerückt und unter den Hauptgleisen von Orlikon nach dem 5. und 6. Hallengleise geführt; die Gütergleise verlassen beim mittleren Hard, etwa 900 Meter vor der oben erwähnten Unterführung und 1700 Meter oberhalb Altstetten, die Hauptlinie und erreichen mit mäßiger Ansteigung den neuen Güterbahnhof. Die linksufrige Zürichseebahn schließlich umzieht den neuen Güterbahnhof und gelangt unter den Einfahrtsgleisen desselben und unter denjenigen der Orliker Linie hindurch ohne weitere Kreuzung auf das 3. und 4. Hallengleise; dabei zweigen am südlichen Ende des Güterbahnhofs bei der Zweiergasse die Gütergleise in denselben ab. Bei sämtlichen Hauptgleisen findet somit, die durchaus nie zu vermeidenden Abzweigungen der Gütergleise abgerechnet, nicht eine einzige Kreuzung im Niveau statt. Bei dieser Anordnung liegt zudem die Linie nach dem linken Seeufer zwischen denjenigen nach Orlikon und Altstetten; die durchgehenden Haupttrassen bilden somit Nachbargleise, ein Umstand, der das Kreuzen durchgehender Züge auf ein Minimum reduziert, und der in Bezug auf Sicherheit des Betriebs alle Beachtung verdient.

Der nördlich von den Personengleisen gelegene, jetzt von den Güter- und Lagerschuppen eingenommene Raum wird zur Anlage von Wagenremisen und Rangirgleisen für Personenzüge verwendet, wodurch dieselben der Personenhalde so nahe gebracht werden, als es nur irgend möglich ist, und eine Hauptbedingung, die an eine solche Anlage gestellt werden muß, erfüllt wird. — Die jetzigen Lokomotivschuppen können ausschließlich für die Unterbringung der Personenzugsmaschinen benutzt werden, und es wird der Raum des jetzigen Produktenbahnhofes für die Vergroßerung der dortigen Reparatur- und Bauwerkstätten, sowie für allfällige andere Zwecke disponibel.

Der Güter- und Rangirbahnhof ist nach dem Sihlfeld, im äußeren Theile von Auersihl, verlegt. Seine Dimensionen sind weit größer als bisher. Die Mittellinie reicht in gerader Richtung vom Ende des jetzigen Rangirbahnhofes bis an die Badener Straße, wo die Langgasse in dieselbe einmündet, und wird, wie schon erwähnt, zur Durchgangsstation für die zukünftigen Hauptverkehrsrouten von Nord und Süd. Die Ausdehnung nach der Länge beträgt circa 1500 Meter, diejenige nach der Breite im Maximum 600 Meter. Die Ein- und Ausfahrt in den Güterbahnhof findet mit einziger Ausnahme der rechtsufrigen Seebahn ohne Kreuzung eines, einer andern Richtung dienenden Personengleises statt, was durch die schon erwähnten Unter- und Überführungen erreicht werden konnte. Diese Anordnung liefert den

überhaupt denkbar höchsten Grad von Sicherheit, und es gestaltet sich der Verkehr in diesem Punkte genau so einfach und erfordert nicht mehr Vorsichtsmaßregeln als auf einer gewöhnlichen doppelgleisigen Stationsanlage, mit auf einer Seite befindlichen Güter- resp. Rangirgleisen. Parallel der Hauptachse liegen die für die Ein- und Ausfahrt, sowie für das Rangieren der Züge bestimmten Gleise, an welche sich stadtseits diejenigen des Lokalgüterverkehrs mit Schuppen und Rampen und weiterhin die Lagerhäuser, durch Drehselben und Weichen mit den Hauptgleisen verbunden, anschließen. Am nördlichen Ende verzweigen sich in dem Raum zwischen den Schuppen und dem nach dem Personenbahnhof ziehenden Örlikoner Hauptgleise fächerartig die Gleise des Rohmaterial- und Produktbahnhofs, an ihrem Ende längs der Straße unterhalb Neufrankenthal durch einen Drehselbenstrang verbunden. Der nördliche Theil dieser Anlagen liegt in der Auffüllung, ein Umstand, der zur Annahme sogen. Kohlenrutschens geführt hat, wie sie sich in großer Ausdehnung im neuen Wiener Nordbahnhof finden, und die mit leichter Zugänglichkeit namhafte Vortheile beim Entladen der Wagen verbinden. Die Rangirgleise sind in solcher Ausdehnung vorhanden, daß gleichzeitig von beiden Enden aus der Rangirdienst besorgt werden kann, zu welchem Behufe an jedem Ende ein sogen. ansteigendes Ausziehgleise in Aussicht genommen ist. In Nähe der Güterschuppen, an die andere Seite der Rangirgleise anstoßend, ist der Bahnhof für die Güterzuglokomotiven derart etabliert, daß die Dienstmäschinen auf kurzen Wegen in die verschiedenen Gruppen gelangen können. — Die Verbindung der rechtsrheinigen Seebahn mit dem Güterrangirbahnhof kann auf zwei Arten vor sich gehen: mit Überschreitung der Personengleise durch die direkte Verbindung beider Bahnhöfe oder mit etwas Mehrlänge durch das schon an anderer Stelle erwähnte Zwischengleise und die Güterverbindung mit Altstetten, in welchem Falle nur die Überschreitung der Personengleise nach dieser Richtung erforderlich wäre. Die direkte Verbindung des linken Seeufers mit Örlikon oder Altstetten, ohne Berührung der Personenhalde, kann für durchgehende Schnellzüge u. s. w. ohne Schwierigkeit auf der Rückseite des Lokomotivschuppens bewerkstelligt werden. — Der so angelegte Güter-, Produkt- und Rangirbahnhof läßt mit Leichtigkeit und ohne die geringste Änderung der vorgeesehenen Anlagen auch in der Folge noch eine fernere Erweiterung zu. — Was die Ausführung betrifft, so können die neuen Anlagen, ohne den Verkehr in irgend einer Weise zu beeinträchtigen, nach Bedürfniß successiv erstellt werden.

Der baulichen Entwicklung von Auferstahl wird das aufgestellte definitive Projekt nicht nur kein Hinderniß in den Weg legen, sondern es dürfte dasselbe von ganz eminenter Wirkung auf die rasche Entwicklung dieser Ortschaft sein. Insbesondere werden in dem großen, noch wenig überbauten Terrain zwischen der Sihl und dem neuen Güterbahnhof der Anlage eines wohlgeordneten Straßennetzes wenig Hindernisse entgegenstehen. Hierbei verdient Beachtung, daß das alte Bahnhofplateau in der Halle die Quote 407,8 Meter über Meer, der neue Güterbahnhof dagegen eine solche von 409 Meter hat; dieses Verhältniß gestattet die Überführung der meistfrequentirten Straße nach Baden, sowie der Zweiergasse über die Bahn, und ebenso ist dadurch eine Überführung der Langgasse erleichtert.

Wir fassen die Hauptvorzüge des Bahnhofplanes, den wir vorstehend in seinen Hauptzügen skizziert haben, in folgende Sätze zusammen:

1. vollständige Trennung der beiden Verkehrszweige;
2. Vermeidung zahlreicher betriebsgefährlicher Niveaunkreuzungen der Personenhauptgleise;
3. wesentliche Abkürzungen in verschiedenen Richtungen;
4. zweckmäßige Gruppierung der einzelnen Anlagen zu einander und als Folge geringere Betriebskosten;
5. günstige Situierung der Wagenremisen und der Rangirgleise für den Personendienst;
6. freie und unbehinderte Zufahrtsstraßen;
7. größere Anlagen und Leichtigkeit weiterer Ausdehnung;
8. wesentlich geringere Anlagekosten.

Indem wir nun zur Berichterstattung über die einzelnen Linien übergehen, verweisen wir für die Mittheilungen betreffend die Böhhbergbahn und die Linie Koblenz-Stein auf die beiliegenden Spezialberichte an das Comité der Gemeinschaftsbahnen der Zentral- und Nordostbahnen.

1. Winterthur-Koblenz.

a. Technische Vorarbeiten. Im Monat Februar gelangten die gemäß bundesrathlicher Verordnung vom 20. Februar 1873 erforderlichen Vorlagen der Strecke Winterthur-Bülach von Kilom. 0—15,7 behufs Genehmigung an den Bundesrat, nachdem bereits unterm 26. September 1872 die Strecke Winterthur-Norbas, soweit es sich um den Traceplan handelte, von der Regierung des Kantons Zürich genehmigt worden war; diese Vorlagen umfaßten die Gemeinden Winterthur, Töss, Wülflingen, Embrach, Norbas, Bülach. Nebst den besondern Plänen der Wildbachbrücke wurden gleichzeitig noch 32 Normalien betreffend Konstruktion von Durchlässen, Brücken, Tunnel, Uferschutz, Oberbau, Hochbau &c. in Vorlage gebracht.

Im April erfolgte an die nämliche Behörde die Vorlage der Pläne für die Strecke Rheinsfelden-Kaiserstuhl-Koblenz, umfassend die Gemeinden Weizach, Kaiserstuhl, Reckingen, Rietheim, Zurzach, Rümikon-Mellikon und Koblenz, unter dem Bemerkung, daß die Pläne für die Strecke Rheinsfelden-Kaiserstuhl-Rietheim bereits von den Kantonssregierungen Zürich und Aargau genehmigt seien, und nur für die Gemeinde Koblenz die bundesrathliche Genehmigung noch ausstehe. Im September fand alsdann die weitere Vorlage der Pläne Bülach-Eglisau-Rheinsfelden, umfassend die Gemeinden Eglisau, Glattfelden und Zweidlen, sowie die Verbindungsbahn in Bülach, statt.

Mit Rücksicht auf die Forderungseingaben einiger Fabrik- und Mühlenbesitzer in Norbas und beziehungsweise Embrach wurde die Projektion des Thalüberganges über den tief eingeschnittenen Wildbach zwischen Norbas und Embrach mittels Annahme einer etwas größeren Brücke, welche die bestehenden Verhältnisse beinahe unberührt läßt, verändert und nochmals zur Vorlage gebracht.

b. Expropriation. Im Berichtsjahre ist noch die Planauflage von Eglisau, Glattfelden II. Theil und Zweidlen erfolgt. Die Expropriation wurde im Laufe des Berichtsjahres vollzogen in den Gemarkungen Wülflingen, Pfungen, Embrach, Norbas, Bülach, Eglisau und Glattfelden. In den Gemarkungen Winterthur, Töss, Rietheim und Koblenz ist sie auch zum größern Theil in gütlicher Unterhandlung durchgeführt. Die noch unerledigten Fälle sind der eidgenössischen Schädigungskommission zur Austragung überwiesen worden.

c. Unterbau. Von den Bauarbeiten dieser Linie ist der Dettenberg-Tunnel im 3. Bauloos der I. Sektion das bedeutendste Objekt, dessen anfängliche Länge 1790 Meter, nach einem Verschieben des Westportales aber nunmehr 1800 Meter beträgt. Die Ausführung desselben, welche, wie im vorjährigen Geschäftsberichte bereits erwähnt, im September 1873 in Regie begonnen wurde, ist durch Vertrag vom 10. März 1874 an die Herren Bauunternehmer Cloos und Gebrüder Kunz von Napperswyl zur Fortsetzung und Vollendung übertragen worden.

Der Sohl- oder Richtstollen an der Ostseite, dessen ausgeführte Länge 1873 im Ganzen 50,6 Meter, im eigentlichen Tunnel aber nur 5,8 Meter betrug, bezifferte sich zu Ende des Berichtsjahres im Tunnel auf 535,0 Meter, so daß im Jahre 1874 ein Fortschritt von 529,7 Meter erzielt worden ist. Der im März in Angriff gekommene Firststollen erreichte eine Länge von 457,0 Meter, der Ausbruch in 4 Stücken eine solche von 118,8 Meter, und es war die im November begonnene Ausmauerung auf 75,2 Meter Länge geschlossen.

Nachdem an der Westseite im Januar sich die weitere Abteufung des Portalstochtes, in Folge sehr bedeutenden Wasserandranges, mit den vorhandenen Mitteln und ohne sehr kostspielige und zeitraubende Einrichtungen als unmöglich herausgestellt hatte, wurde am 9. Januar ein zweiter Schacht, 165 Meter vom ersten entfernt, in Angriff genommen.

Dieser nur 8,0 Meter tiefe Schacht machte bei gleichen Verhältnissen immerhin noch genug Schwierigkeiten, und es wurde erst Anfang Februar die Sohle des Voreinschnittes erreicht. Bei einem Maximalfortschritt von 65 Meter im Monat Mai langte der durch diesen zweiten Schacht betriebene Sohlstollen mit Anfang Juli bei dem künftigen Tunnelportale an und war bis Ende des Jahres noch auf eine Länge von 238,8 Metern im Tunnel selbst vorgeschritten. Im Weiteren betrugen:

die Länge des Firststollens . . . . .	. . . . .	. . . . .	210 Meter
" " " Vollausbruches, in 3 Stücken . . . . .	. . . . .	. . . . .	40,8 "
" " der Mauerung, ebenfalls in 3 Stücken . . . . .	. . . . .	. . . . .	37,7 "

Eine Übersicht der bis zum Schlusse des Jahres 1874 geleisteten Arbeiten ergibt die nachfolgende Zusammenstellung:
Länge in Metern.

Ende 1873.	Leistung im Jahr 1874.			Totalleistung bis Ende 1874.
	östlich.	westlich.	zusammen.	
Sohlstollen	5,3	529,7	238,8	773,8
Firststollen	0	457,0	210,0	667,0
Vollausbruch	0	118,8	40,8	159,1
Mauerung	0	75,3	37,7	113,0

Nach dem geologischen Profile sollte sich der Tunnel in seiner ganzen Länge in der Grenze zwischen dem Auster- und Muschel-sandstein bewegen; wenn nun auch diese, dem Tunnelbau günstigen Verhältnisse an der Ostseite von Anfang an sich einstellten, so war dies dagegen an der Westseite, wo der Tunnel auf ein nicht vermutetes, sogenanntes Gletscherthal getroffen ist, keineswegs der Fall. Die theilweise schlemmsandartige eingelagerte Moraine-Schuttmasse, mit ungemein starkem Wasserzufluss verbunden, bereitete dem Tunnelbau hier ganz erhebliche Schwierigkeiten, und erst mit Oktober hatten die Stollen diese gefährliche Diluvial-Bildung gänzlich durchbrochen und gelangten, wie östlich, in die günstige Molasse.

Trotz der angewandten Vorsicht fand noch am 17. Dezember in der Nähe des Portales, in einem von den Mineurs nahezu fertig erstellten Stücke, ein vollständiger Einbruch bis zu Tage statt. Der Druck äußerte sich plötzlich in der First, ein Langständer von 35 Centimeter Stärke wurde zerknickt, hierauf rasch der zweite, die Kronbalken brachen nach, und der Schutt stürzte herein, einen Kegel weit in die gemauerten Stücke hineinwerfend. Der ganze Vorfall, bei welchem glücklicherweise Niemand verletzt wurde, ging so rasch vor sich, daß von Abhülfe nicht die Rede sein konnte, und nur dem sofortigen energischen Auftreten des einen Unternehmers ist es zu danken, daß sämmtliche Mannschaft noch rasch genug aus dem Tunnel entfernt worden ist. Da eine Ausräumung des Schuttes zu gefährlich schien, mußte ein Stollen durch denselben getrieben werden und konnte der Betrieb des Hauptstollens selbst erst am 29. Dezember, jónach mit einer Verzögerung von 12 Tagen wieder aufgenommen werden. — Im westlichen Voreinschnitte, wo Ende des Jahres das Abhüpfen der Wände in Arbeit war, betrug die Gesamtbewegung der Massen 56,160 Kubikmeter oder 46,8% der Gesamtleistung. Zum Steintransport von Dielsdorf nach der östlichen Tunnelseite wurde die Verbindung der Staatsstraße oberhalb des Tunnels mit der Tunnelmündung mittels einer Seilbahn im August begonnen und bis zum 31. Oktober fertig erstellt, wodurch für den Bedarf der Tunnelmauerung eine regelmäßige Steinlieferung gesichert worden ist.

Bei den Kunstbauten in diesem 3., sogenannten Dettenberg-Loose, waren die bedeutendsten Objekte: die Brücke über den Wildbach bei Embrach und eine gewölbte Durchfahrt bei Bülach, welche letztere zu Ende des Jahres bis auf Cementguß und Deckquader fertig war, während die Wildbachbrücke, von welcher im Monat August die Mauerung an sämmtlichen Pfeilern in Angriff kam, im November soweit fertig gemacht werden konnte, daß nur noch die Deckschichte an dem Ortspfeiler und die Auflagsquader der Mittelpfeiler zu versehen waren.

Die Bauarbeiten des 1. und 2. Looses der I. Sektion, von Winterthur bis zum Dettenberg, wurden durch Vertrag vom 13. November 1874 den Herren Bauunternehmern Beck und Walker von Stuttgart übertragen und von denselben auch ungefähr auf der künftigen Station Wülflingen in Angriff genommen. Die Bauarbeiten des 4. Looses, Bülach-Eglisau, kamen, nach Abschluß des Vertrages am 17. August 1874 mit 15 % Abgebot von den im Voranschlag berechneten Preisen, durch die Herren Lütz und Kettner sofort zum Angriff und es wurden aus den verschiedenen Einschnitten, theilweise durch Stollen nach der sogenannten englischen Manier und mit zwei kleinen Lokomotiven betrieben, 155,000 Kubikmeter oder 21,3 % der Erdarbeiten gefördert; die Leistung bei den Kunstbauten betrug dagegen 25,6 %. Das 5. Loos, Eglisau-Rheinsfelden, wurde den Herren Bauunternehmern Fischer und Schmutziger, Theilhaber der Baugesellschaft Frick, welche die Unterbauarbeiten der III. Sektion der Bözbergbahn ausführen, mit einem Abgebot von 3 % übertragen; die Arbeiten selbst aber kamen erst im Februar 1875 in Angriff.

Von den vier Bauloosen der II. Sektion wurde das 1. Loos bereits vor Schluß des Jahres 1873 in Regie vollendet, so daß im Laufe des Berichtsjahres nur noch Reinplanirungsarbeiten und Anfäden der Böschungen vorzunehmen waren. Die Vollendung des 2. Looses, welche unterm 3. September 1873 durch besondern Vertrag den Bauunternehmern des 3. Looses, Herren Henle und Fecker übertragen wurde, ist soweit vorgerückt, daß die Leistungen für Erdarbeiten Ende des Jahres 98,8 % und für Kunstbauten 97,0 % betrugen, die Strafen- und Weg-Korrekturen meist dem Verkehr übergeben werden konnten und die erste Beklebung des Bahnkörpers fast durchgängig eingebbracht war. Im 3. Loose, Mellikon-Zurzach, betrugen die Gesamtleistungen für Erdarbeiten 67,2 % und für Kunstbauten 96,0 %. Die Bauausführung des letzten, 4. Looses, Zurzach-Koblenz, wurde durch Vertrag vom 7. August 1874 Herrn Ingenieur G. Konrad in Laufenburg übertragen, welcher die Arbeiten am 23. September in Angriff nahm, mit einer Leistung am Ende des Jahres von 8,4 % für die Erdarbeiten und 3 % für die Kunstbauten. Im Ganzen waren auf sämtlichen Loosen dieser Linie zu Ende des Jahres täglich 1400 Erdarbeiter, Maurer und Handwerker beschäftigt, welchen 225 Rollwagen, 60 Pferde und 2 Arbeitslokomotiven zur Hand standen.

2. Linksufrige Zürichseebahn.

a. Technische Vorarbeiten. Nachdem das definitive Projekt für die zweite Strecke der linksufrigen Zürichseebahn im Gebiete der Kantone Schwyz und Glarus ausgearbeitet war, gelangten gemäß Art. 9 und 10 der bundesrätlichen Verordnung vom 20. Februar 1873 auf besonderes Verlangen die Pläne der ganzen Linie vom Sihlkanal bei Zürich bis Ziegelbrücke, obgleich ein Theil dieser Strecke, nämlich von Wollishofen bis zur Kantonsgrenze bei Richtersweil, noch nach früherem Geschäftsgange bereits die Genehmigung der Regierung des Kantons Zürich erhalten hatte, im März 1874 zur Vorlage an den Bundesrat, und es folgten die gleichen Pläne für das obere Ende der Linie von Ziegelbrücke bis Näfels im Juli, so daß nur noch die Strecke vom Bahnhof Zürich bis zum Sihlkanal in Frage stand. Da jedoch die für diese Strecke maßgebende Gestaltung des Bahnhofs Zürich noch nicht so bald zum Abschluß gelangen konnte, mußte, um nicht eine Verzögerung in der Eröffnung herbeizuführen, die Einführung nach dem bisherigen Projekte bei Neufrankenthal, wenn auch nur provisorisch, vorgenommen werden, zu welchem Zwecke die inzwischen ausgearbeiteten Pläne der Strecke Bahnhof Zürich bis Sihlkanal Anfangs Oktober zur Vorlage gelangten.

Die schwierigen Expropriationsverhältnisse von Horgen bis Käpfnach, sowie eine Berücksichtigung der Interessen des Bergwerks Käpfnach ließen eine Verlegung des dortigen Trace in eine mehr vom See entfernte Linie als geboten erscheinen, und es wurde ein bezügliches Projekt im Laufe des Monats August zuerst den betreffenden Gemeinden, nachher dem Bundesrathe vorgelegt. Diese Variante weicht am Ende der Station Horgen von der früheren Linie rechts ab, zieht hinter den Häusern des Hirssackers nach dem inneren Ende des Kohlenmagazins des Käpfnacher Bergwerks und vereinigt sich bei der Ziegelei in Käpfnach wieder mit der früheren Linie.

Mit verschiedenen Gemeinden wurden spezielle Verträge über Stations-, Straßen- und Hafen-Anlagen vereinbart und zwar erfolgte der definitive Vertragsabschluß mit der Gemeinde Thalwil am 16. Januar 1874, mit der Gemeinde Horgen am 25. Februar, mit der Gemeinde Richtersweil am 5. Mai und mit der Gemeinde Oberrieden am 2. Oktober 1874, während die am Schlusse des Berichtsjahres noch pendenten Unterhandlungen mit den Gemeinden Wädensweil, Rüschlikon und Kilchberg gleich zu Anfang des Jahres 1875 ihren Abschluß fanden.

Zum Laufe des Monats Februar wurden die Pläne derselben Gemeinden, in welchen für den Bahnbau Strecken des Seengebiets in Anspruch zu nehmen waren, nämlich Enge, Horgen, Wädensweil und Richtersweil, der Direktion der öffentlichen Arbeiten des Kantons Zürich behufs Erlangung der Bewilligung zum Beginn der Arbeiten im Seengebiete eingesendet; die Bewilligung des Regierungsrathes zur sofortigen Anangriffnahme erfolgte unterm 2. März 1874.

Die Anlage provisorischer Rollbahnen zum Transport von Baumaterialien über die öffentlichen Straßen erforderte die Bewilligung der betreffenden Kantonsregierungen, welche auf herwärtiges Ersuchen durch diejenige von Zürich unterm 16. April, von Schwyz unterm 9. Mai, von St. Gallen unterm 9. Dezember und von Glarus unterm 11. Dezember 1874, unter Vorbehalt der Anordnung der zur Sicherung des öffentlichen Verkehrs indizirten Vorsichtsmaßregeln, ertheilt wurde.

Die von der eidgenössischen Linthkommission Ende April 1874 eingereichten Forderungen und Vorbehalte in Betreff der hierorts projektierten Bahn- und Brückenbauten, sowie der Expropriation im Bereich der Linthunternehmung wurden nach längeren Unterhandlungen unterm 31. August 1874 durch Vertrag erledigt.

b. Expropriation. Im Berichtsjahre hat noch die Planauflage in den Gemeinden Nieder- und Oberurnen und Näfels stattgefunden. Die Expropriation ist auf dem Gebiete der Kantone Schwyz und Glarus im Laufe des Berichtsjahres zum größten Theil durchgeführt worden, und es blieben nur wenige Fälle zur Erledigung im Jahr 1875 übrig. Bei einer ziemlich großen Zahl von Fällen war die Anrufung der eidgenössischen Schätzungscommission, beziehungsweise des Bundesgerichtes nothwendig. Mit Ende 1874 waren circa 40 Fälle vor Bundesgericht geordnet, die theils von uns, theils von den Expropriaten refurirt worden waren.

c. Unterbau. Nachdem die Erdarbeiten, um dem konzessionsgemäßen Termint für den Beginn derselben Genüge zu leisten, im kleinen Afkord im Gebiete des Kantons Zürich am 7., im Kanton Schwyz am 1. Oktober und im Kanton Glarus am 9. Dezember des vorigen Berichtsjahres in Angriff genommen worden, stand, nach vorgängiger öffentlicher Ausschreibung sämtlicher Unterbauarbeiten mit Endtermin auf 6. März 1874, die vertragliche Vergabe der diversen Bauloope an die nachverzeichneten Unternehmer zu den nebenstehenden Bedingungen allmälig statt:

Sektion	Voos	Name der Unternehmer	Auf- oder Abgebot		Datum
			in %/o	des Vertrags	
I.	1.	Steegmüller & Stumpf	— 5.6	8. März	24. März
	2.	J. Rüttimann	— 5.5	10. "	23. "
	3.	Reck & Klingler	— 3.5	10. "	24. "
	4.	E. Giongo	— 4.0	21. "	26. "
II.	1—4.	Dellagiacoma & Ganebrini	+ 0.0	10. "	1.—20. April
	1.	Bruesch & Diethelm	— 2.0	10. "	2. "
III.	2.		— 2.0	—	8. "
	3.	Ferd. Tomasi	— 3.0	21. "	29. "
	4.		+ 0.0	—	28. "
	5.	Äbli & Cie.	— 1.0	10. "	7. "
6.	1. Abtheilung Locher & Cie.		+ 0.0	21. Oktober	26. Oktober
	2. " Rubli & Sohn		+ 0.0	19. "	26. "

Auf dem 1. Bauloos (Enge) der I. Sektion, in welchem der 240 Meter lange Tunnel bei der Brandstchenke das bedeutendste Objekt bildet, wurden, wie in vorstehender Zusammenstellung angegeben ist, die Arbeiten am 24. März 1874 und zwar im südlichen Tunnelvoreinschnitt in Angriff genommen. Im Brandstchenketunnel selbst wurde auf der Südseite am 10. Juni der Sohlstollen und am 1. Juli der Firtstollen in Angriff genommen. Der erste Vollausbruch wurde am 27. Juli begonnen, am 15. August vollendet und alsdann die Mauerung, sowie weitere Vollausbrüche sofort ebenfalls begonnen. Nachdem der Betrieb des Tunnels an der Nordseite am 2. Oktober seinen Anfang genommen hatte, erfolgte der Durchbruch des Tunnels selbst am 13. Oktober. Die Arbeiten schritten ohne wesentliche Unterbrechung vor, bis am 22. Oktober in Folge einer bedeutenden Erdablösung im südlichen Mundlohe eine zweitägige Unterbrechung des Tunnelbetriebs eintrat. Der Gang der Arbeiten war beim Jahresende im Allgemeinen befriedigend; das zu Tag geförderte Material bestand aus Morainesand, theilweise mit sehr großen Findlingen vermischt, welche mittels Dynamit gesprengt werden mußten. Die Gesamtlänge des vollendeten minirten Vollausbruches betrug 96.7 Meter, diejenige der unvollendeten Ausbrüche 23.5 Meter, diejenige des vollendeten Tunnelbaues 80.25 Meter und die Länge der in Mauerung begriffenen Stücke 54.15 Meter.

Die übrigen Unterbauarbeiten der I. Bauabschnitt Zürich-Horgen waren nicht von besonderer Bedeutung und konnten bis zum Schlusse des Jahres in der Haupthache noch bewältigt werden.

In der II. Sektion, Horgen-Pfäffikon, wurden in den drei ersten Loosen die Erdarbeiten am 13., im 4. Looose am 20. April in Angriff genommen, und gleichzeitig der von uns zum voraus angekaufte, den Unternehmern überlassene Steinbruch in Bäch in Betrieb gesetzt. — Die Hauptarbeiten dieser Sektion bildeten die Bauten am See, namentlich die Fundirung derselben, wobei in Folge der vielerorts schlammigen Beschaffenheit des Seegrundes mancherlei Schwierigkeiten zu überwinden waren. Die anfänglichen Anschüttungen mit Erde und mit steinigem Material im Gebiete des Wellenschlages bewährten sich in wenigen Fällen, und von ebensowenig Erfolg waren an solchen Stellen Versenkungen von größeren Steinen, wiewohl deren Einbringen aus Vorsicht von außen nach innen vorgenommen wurde; diese Arbeiten hatten nicht selten eine bedeutende Vertiefung des Seegrundes zur Folge, während weiter in den See hinaus eine ebenso beträchtliche Erhöhung sich bemerkbar machte. Um nun diesen Anschüttungen in dem schlammigen, aber wenig geneigten Seegrunde einen festen Halt zu verschaffen, wurden Baumstämme mit sammt den Ästen kreuz und quer übereinander gelegt, gehörig verbunden, mit Steinen belastet und versenkt. Nach weiterer Belastung senkten sich diese Massen derart in den Seegrund ein und boten eine so große Reibungsfläche, daß in keinem Falle eine Verschiebung derselben mehr beobachtet worden ist. Im Oktober fand die Inangriffnahme des bedeutenden Einschnitts der Variante Käpfnach in Regie statt, dessen weitere Ausführung im Dezember unter günstigen Bedingungen der Bauunternehmung Reck und Klingler vertraglich übertragen wurde, welche die Arbeiten am 7. Dezember mit befriedigender Energie in Angriff nahmen. — Anfangs Dezember wurde das Legen einer Rollbahn zwischen Freienbach und Pfäffikon begonnen, nach deren Vollendung die Beschotterung mit Lokomotivbetrieb in Gang gesetzt und täglich 14—18 Züge zu je 16 Wagen gefördert.

In der letzten, III. Sektion wurde die Strecke Pfäffikon-Siebnen im April in Angriff genommen. Bald machte sich aber eine Dammesenfung zwischen Liedweil und Altendorf in höchst unangenehmer Weise bemerkbar. Zwischen dem Sägebach in Liedweil und dem Mühle- oder Kessibach in Altendorf, welche beide bedeutende Schuttkegel in den See geschoben haben, liegt eine Bucht, die durch Schlammablagerungen im Laufe der Zeit bis etwas über die Höhe des Seespiegels ausgefüllt worden ist; die Tiefe dieser Ablagerungen beträgt 13 Meter. Dieser Baugrund war von der Bahn mit einem Damme zu überschreiten, der an der höchsten Stelle 5 Meter Höhe erhält. Schon im August hatte die aus einem Felsenjoch bei Liedweil vorzüglich mit großen Steinen erstellte Anschüttung auf eine Länge von etwa 150 Meter sich erheblich gesenkt und den schlammigen Grund zu beiden Seiten aufgeworfen. Gegen Ende September hörte die Bewegung beinahe ganz auf, machte sich aber im Monat Oktober von Neuem in starkem Maße bemerkbar, um gegen Ende des Jahres wieder

ganz zu verschwinden; die Hoffnung auf Besserung war jedoch noch verfrüht, und es hat trotz Vermehrung der Materialzufuhr die Bewegung ihr Ende noch nicht erreicht. — Die übrigen Arbeiten dieser Sektion durch die March sind im Allgemeinen von geringerer Bedeutung. Die Nabrücke, im September begonnen, wurde im November bis auf Höhe der Auflagnquader versetzt. Im obersten Theile sind die beiden großen Linthbrücken von hauptsächlichster Bedeutung. Nach ziemlich in die Länge sich ziehenden Verhandlungen wurde mit der eidg. Linthkommission eine Einigung betreffend die Überbrückung erzielt und hierauf die untere Linthbrücke von 49 Metern Spannweite Ende September in Angriff genommen; die Vergebung der oberen, 53 Meter weiten, sehr schiefen und in einer starken Kurve befindlichen Linthbrücke an die Herren Locher & Cie. fand Ende Oktober statt, so daß nur noch einige Vorbereitungen zum Bau, wie das Schlagen der Spundwände, die Errichtung einer Gerüstbrücke und die Öffnung von Steinbrüchen, in das Berichtsjahr fallen.

Der Unterbau der Linie Ziegelbrücke-Näfels, welcher durch Vertrag vom 19. Oktober Herrn Jakob Kübli & Sohn von Trübbach übergeben wurde, konnte erst mit Schluß des Jahres in Angriff genommen werden.

Im Allgemeinen schritten sämtliche Arbeiten, bis auf die vorerwähnten Ausnahmsfälle, wenn dieselben auch hier und da durch meist unmotivirte Amtsbefehle, beziehungsweise Arbeitsverbote einzelner Gemeinden und Privaten eine fühlbare Verzögerung erlitten, in befriedigender Weise vor. Die nachstehende Tabelle weist den Stand der diversen Leistungen in Prozenten des Voranschlages am Ende des Berichtsjahres nach:

Sektion	Loos	Erdarbeiten	Tunnel	Maurer- und Steinhauerarbeiten
I.	1.	63.0	48.3	54.4
	2.	70.6	—	86.6
	3.	90.1	—	54.0
	4.	80.9	—	92.8
II.	1.	13.4	—	44.3
	2.	66.6	—	49.7
	3.	67.5	—	52.3
	4.	86.4	—	54.1
III.	1.	61.8	—	94.2
	2.	85.5	—	84.4
	3.	69.3	—	79.4
	4.	59.6	—	57.1
	5.	89.9	—	50.5
	6.	25.0	—	0.0

d. Oberbau. Die Oberbau-Materialien, namentlich Schwellen, Schienen und Befestigungsmittel, trafen gegen Ende des Jahres sämtlich ein und wurden auf den Stationen Zürich und Ziegelbrücke gelagert.

e. Hochbau. Nachdem auf Grund eingehender Studien die Normalien für die Hochbauten auf den Stationen festgestellt waren und eine Klassifikation der letzteren selbst, mit Rücksicht auf deren Lokal- und Verkehrsverhältnisse, stattgefunden hatte, wurde ungeräumt zur Ausführung der Haupt- und Nebengebäude geschritten. Da sich jedoch keine Akkordanten bereit fanden, die Fertigstellung aller Arbeiten an einzelnen, beziehungsweise mehreren Stationsgebäuden zu übernehmen, wurden die Maurer-, Steinhauer- und Verputz-, Zimmer- und Schreiner-, Maler- und Glaserarbeiten getrennt und in einzelnen Loosen vergeben; bei der großen Anzahl der hiebei beteiligten Akkordanten wird indeß von

Aufführung ihrer Namen und von Aufzählung der betreffenden Verträge Abstand genommen. Die hauptsächlichste Hochbaute bildet das provisorische Aufnahmsgebäude in Enge mit seinen Nebengebäuden, bei dessen Anlage darauf Rücksicht genommen werden mußte, daß die Herstellung des Provisoriums diejenige des definitiven Stationsgebäudes seiner Zeit nicht hindere. Man war zugleich bemüht, den Wünschen der Stadt Zürich und der Gemeinde Enge rücksichtlich des bestmöglichen Anschlusses dieser Station an die projektirten Quaiquartiere gerecht zu werden, wodurch die genaue Fixirung der Stationsanlage verzögert und die Feststellung der endgültigen Pläne des Stationsgebäudes erst Anfangs Oktober möglich wurde. Damit daraus nicht eine Verspätung der Betriebseröffnung der Linie sich ergebe, wurde für die betreffenden Arbeiten nur eine beschränkte Konkurrenz unter anerkannt tüchtigen und leistungsfähigen Unternehmern eröffnet, und in Folge derselben wurden die Maurerarbeiten den Herren Locher & Cie., die Zimmerarbeiten den Herren Koch & Hirzel, beide in Zürich, übertragen; bei Jahresende war die Fundamentmauerung des Aufnahmsgebäudes in voller Arbeit. — Noch mag Erwähnung finden, daß die Errichtung eiserner Bordächer sammt den Sommerwartställen, auf den Stationen Thalweil, Horgen, Wädensweil und Richtersweil, sowie diejenige des Bordaches der Station Lachen der Société Fribourgeoise in Freiburg übertragen wurde.

Die Aufnahmsgebäude auf den Stationen Wollishofen, Bendlikon (Kilchberg), Rüschlikon, Oberrieden und Thalweil waren mit Schluss des Berichtsjahres im Äuferen fertig erstellt und der innere Ausbau in vollem Gange, wogegen damals die Witterung dem Fortgang der Maurerarbeiten an den Güterschuppen in Bendlikon und Thalweil hindernd entgegentrat. An den Aufnahmsgebäuden der Stationen Horgen, Au, Wädensweil und Pfäffikon wurde im Mai, in Richtersweil im Juli mit dem Fundamentaushub begonnen; in Au, Wädensweil und Pfäffikon war eine Pfahlrostfundamentierung nothwendig, für die auf ersterer Station eine Pulverramme zur Anwendung kam, deren Leistungsfähigkeit aber, hauptsächlich in Folge mangelhafter Rüstung weit hinter den gehegten Erwartungen zurückblieb, so daß man bei den übrigen Stationen auf das gewöhnliche Schlagwerk zurückging. Außerdem wurde im Oktober, beziehungsweise im November mit Anlage der Güterschuppen in Pfäffikon und in Richtersweil angefangen.

Am Schlusse des Berichtsjahres waren an den Aufnahmsgebäuden in Horgen und Richtersweil das Aufschlagen des Dachstuhles, sowie die Fundationsarbeit für die Güterschuppen in Ausführung, ferner die Pfahlfundation des Güterschuppens in Wädensweil vollendet, während bei den Stationen Au, Wädensweil und Pfäffikon die Arbeiten für den innern Ausbau im besten Fortgang waren. An den Aufnahmsgebäuden der Stationen Lachen, Siebnen, Reichenburg und Bülten der oberen Sektion dieser Linie schritt der innere Ausbau der Art vor, daß mit den Nebenarbeiten begonnen werden konnte; diese vier Stationen erhielten sämmtlich Pfahlrostfundierungen, welche im Juni und August erstellt wurden. Die Station Niederurnen, deren Betonfundamentierung im Oktober begonnen wurde, befand sich Ende des Jahres unter Dach; außerdem war der Güterschuppen in Lachen bis auf die Unterkante des Sockels aufgemauert.

Die vorzunehmenden Abänderungen, beziehungsweise Erweiterungen an den von der Linksufrigen Zürichseebahn berührten Stationen Ziegelbrücke, Näfels und Glarus der Vereinigten Schweizerbahnen werden laut Vereinbarung von der dortseitigen Bauleitung ausgeführt.

3. Eglisau-Schaffhausen.

Die Projektirungsarbeiten der Linie Eglisau-Schaffhausen wurden in den ersten Monaten des Berichtsjahres fortgesetzt, und im Mai begann die Absteckung des Bahnhofsrückens, sowohl von Neuhausen als von Eglisau aus. Außerdem wurden die Katasteraufnahmen in den Gemeinden Eglisau, Hüntwangen und Wyl ausgeführt und diejenigen in Näfels angefangen, sowie die Querprofile von Eglisau bis zur Landesgrenze bei Lottstetten aufgenommen. Im Monat Juni fanden wir

uns jedoch veranlaßt, die Vorarbeiten für diese Linie vorerst gänzlich einzustellen, da, wie wir an früherer Stelle erwähnt haben, die Verhandlungen mit dem Großherzogthum Baden über die Konzessionsertheilung für den auf dortigem Staatsgebiet liegenden Theil der Linie Eglisau-Schaffhausen einer unerwarteten Verzögerung begegneten.

4. Dielsdorf-Niederweningen.

Der für die Linie Dielsdorf-Niederweningen in Aussicht genommene Vollendungstermin machte eine Fortsetzung der technischen Vorarbeiten für diese Linie im Berichtsjahre nicht nothwendig.

5. Niederglatt-Baden.

a. Technische Vorarbeiten. Wie schon im vorjährigen Geschäftsberichte erwähnt, wurde im Berichtsjahr ein zweites Projekt über Einmündung der Linie Niederglatt-Baden in die Linie Baden-Zürich, unter Verlegung letzterer Linie bei Wettingen ans rechte Limmatufer, dagegen unter Belassung des Bahnhofes Baden in seiner jetzigen Gestalt und mit Abzweigungsstation in Wettingen detaillirt ausgearbeitet.

Nach dem an anderer Stelle erwähnten Vertragsabschluß mit der Gesellschaft Winterthur-Zofingen mußten sodann die Pläne der Strecke Otelfingen-Baden einer nochmaligen Bearbeitung mit zwei- statt einspuriger Bahnanlage unterworfen werden, eine Arbeit, die bis Ende des Jahres nicht mehr zum Abschluß gelangen konnte.

Das Abstecken und Verpflocken der Bahnanre wurde von Otelfingen gegen Niederglatt fortgesetzt, wobei sämtliche Katasteraufnahmen, sowie die Aufnahmen der Längen- und Querprofile vollendet und an geeigneten Stellen Sondirgruben ausgeführt wurden.

b. Expropriation. In Folge der Verhandlungen mit der Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen über gemeinsamen Bau und Betrieb der Bahnstrecke Baden-Otelfingen wurde die Expropriation auf dieser Strecke feststellt. Die Planauflage für die Strecke Niederglatt-Buchs ist vorbereitet und kann demnächst stattfinden.

6. Nechtfri ge Zürichseebahn.

a. Technische Vorarbeiten. Nachdem die im Jahre 1873 beendigten Horizontalkurven-Aufnahmen zusammengetragen waren, wurde mit dem Studium des Trace selbst begonnen. Die ungemein schwierigen Expropriationsverhältnisse ließen jedoch Terrainaufnahmen in größerem Maßstabe als wünschenswerth erscheinen. Zu dem Ende wurden Basisslinien abgesteckt und auf diese gestützt, in etwas mehr als gewöhnlicher Ausdehnung, Katasteraufnahmen gemacht, sowie Längen- und Querprofile erhoben. Zu einem abschließenden Resultat und Projekt führten diese Arbeiten im Berichtsjahre erst auf der Strecke Bahnhof Zürich bis Tiefenbrunnen.

b. Expropriation. Gegen Ende des Berichtsjahres sind die Katasterpläne und Grunderwerbungstabellen in den Gemarkungen Zürich und Riesbach, umfassend die Strecke von der Rämistrasse in Zürich bis Tiefenbrunnen in Riesbach, öffentlich aufgelegt worden. Angekauft wurden mehrere Grundstücke bei den Tunnel Einschnitten in Stadelhofen und bei der südlichen Tunnelausmündung in Riesbach. Zur Auflage wurden vorbereitet die Pläne für die Strecke Rämistrasse bis zur Einmündung in den Bahnhof Zürich.

7. Eßweilen-Schaffhausen.

Technische Vorarbeiten. Nachdem die im Vorjahr begonnenen topographischen Aufnahmen im Maßstabe 1 : 5000 vollendet worden, sind auf Grund dieser Erhebungen die Vorprojekte für zwei verschiedene Trace: Eßweilen-

Feuerthalen-Schaffhausen und Eizweilen-Büsingen-Schaffhausen, ausgearbeitet und dem Gründungskomitee der Unternehmung zur Entscheidung vorgelegt worden. Für die Ausführung wurde vom Komitee das erstgenannte Tracé adoptirt; bei dessen Wahl ist vorzugsweise der Umstand maßgebend gewesen, daß dieses Tracé sich ausschließlich auf schweizerischem Gebiet bewegt und die bedeutende Ortschaft Feuerthalen in seinen Bereich zieht.

Hienach verläßt die Linie die Station Eizweilen in westlicher Richtung, geht nördlich neben Schlattingen und südlich an Diezenhofen vorbei, durchzieht das Plateau des Schaarenwaldes und folgt vom ehemaligen Kloster Paradies den Rheinhängen bis Feuerthalen, von wo die Bahn nach Überschreitung des Rheines und Durchbrechung des Emmersberges in den Bahnhof Schaffhausen gelangt. Die in Aussicht genommenen Zwischenstationen sind: Schlattingen, Diezenhofen, Schlatt und Feuerthalen.

8. Glarus-Lintthal.

Technische Vorarbeiten. Die im Jahr 1873 in der Hauptsache vollendeten Horizontalkurven-Aufnahmen im Maßstab von 1 : 5000 fanden ihre weitere Bearbeitung und wurden in Übersichtspläne zusammengetragen. Zu eingehenderem Studium mangelte es jedoch dem vielseitig in Anspruch genommenen technischen Personal an Zeit; auch schien eine Aufschließung dieser Arbeit um so eher zulässig, als der in der Konzeßion genährte Vollendungstermin eine schleunige Anhandnahme der Projektirungsarbeiten nicht erforderte. Nach demnächstiger Vollendung einiger im Bau begriffenen Bahnen wird zudem ein Personal verwendet werden, das bei den bisherigen Bauten der Nordostbahn Gelegenheit hatte, mit gleichartigen Verhältnissen genau bekannt zu werden, ein Umstand, der gegenüber dem Zugriffe neuer Elemente nicht außer Acht gelassen werden durfte.

9. Verschiedenes.

Neben den vorstehend kurz skizzirten Arbeiten war das technische Personal der Bauabtheilung noch vielfach mit Begutachtung von Plänen und andern Fragen technischer Natur beschäftigt. Insbesondere wurde es in dieser Richtung für die Argauische Südbahn, die Bahn Wohlen-Bremgarten und die Bahn Sulgen-Bischöfzell-Gossau beschäftigt, die zwar nicht von der Nordostbahn gebaut werden, an deren Errichtung und Betrieb sie aber mitbeteiligt ist. Außerdem sind die Horizontalkurven-Aufnahmen, im Maßstab von 1 : 5000, sowie auf dieselben gestützt das Vorprojekt der Linie Wohlen-Bremgarten ganz durch unser Personal besorgt worden.

2. Ausbau der alten Linien.

Behufs Verhütung irriger Auffassung der einschlägigen Rechnungsergebnisse machen wir darauf aufmerksam, daß die Rechnung über den Ausbau des Stammnetzes in ihrem Schlußtitel alle Ausgaben für Vermehrung des Transportmaterials mitumfaßt. Diese Ausgaben, über welche wir uns im Abschnitt über den Betrieb bereits geäußert haben, belaufen sich, zuzüglich des auf sie treffenden Anteils an den Kosten der Zentralverwaltung und des technischen Personals, auf Fr. 3,187,656. 91 Cts., wovon Fr. 747,231 für Lokomotiven, Fr. 2,072,082 für Wagen und Fr. 260,775 für die Trajektfähre Lindau-Romanshorn. Der größte Theil der genannten Anschaffungen ist nicht für die Bedürfnisse des Stammnetzes, sondern behufs Ausrüstung der neuen Linien mit dem erforderlichen Transportmaterial erfolgt; da alles Transportmaterial bestimmt ist, nach Maßgabe der Verkehrsverhältnisse auf dem ganzen Netze verwendet zu werden, könnte eine Verlegung der dafür erwachsenden Ausgaben auf die einzelnen Linien nur in ziemlich willkürlicher Weise stattfinden und haben wir daher vorgezogen, dieselben in dieser Rechnung ungetrennt, jedoch unter einem besondern Titel (V), aufzuführen.

Die speziell für den Ausbau des Stammlinießes erwachsenen Ausgaben reduziren sich hienach auf Fr. 668,032. 71 Cts. und zerlegen sich, jeweilen zuzüglich des Anteils an den Kosten der Zentralverwaltung und des technischen Personals, in folgende Hauptziffern:

1. Erstellung neuer Brückenwaagen auf den Stationen Güttingen, Egnach, Erlen, Schlieren, Schinznach, Horn, Arbon, Sulgen, Märstetten, Felben und Uster	Fr. 48,423. 53
2. Erweiterung der Stationen und Gleiseanlagen in Erlen, Sulgen, Felben, Uster, Andelfingen, Siggenthal und Brugg, auf letzterer Station in Folge Einmündung der Bözbergbahn	„ 27,734. 93
3. Erweiterung des Bahnhofes Winterthur, Erstellung von Wärterbuden, Dreh scheiben, Drehkrahnen, Brückenwaagen, elektrischen Signalscheiben, Gitter barriieren &c. daselbst	Fr. 30,547. 54 ab: Werth der verfügbare gewordenen Oberbaumaterialien, Steine und Kies
	„ 29,955. 50
	„ 592. 04
4. Erweiterung des Bahnhofes Zürich, Gleisevermehrung daselbst, provisorische Lokomotivremise, Dampfsschiebebühne, Imprägnieranstalt (excl. Maschinen), Vergrößerung der Reparaturwerkstatt &c.	„ 115,586. 60
5. Erweiterung der Station Rupperswil und Gleisebauten auf der von Aarau her einmündenden Bahnstrecke behufs Aufnahme der Aargauischen Südbahn	„ 80,447. 75
6. Erweiterung des Bahnhofes Aarau, Erweiterung und Versetzung des Güterschuppens daselbst, Erstellung einer Wagenremise, Verladrampe, Hebekrahnen, Dreh scheibe &c.	„ 243,694. 03
7. Bau eines neuen Stationsgebäudes in Kemptthal	„ 26,310. —
8. Vergrößerung der Güterschuppen Müllheim und Felben, ferner der Stations gebäude Dietlikon und Baden	„ 26,541. 47
9. Erstellung von Gleisen und eines Drehkrahnen in Schaffhausen	„ 2,219. 94
10. Auffüllung des Lagerplatzes in Romanshorn und verschiedene kleinere Bauten auf offener Linie	„ 48,731. 86
Hiezu: Anteil an den Kosten der Zentralverwaltung und des technischen Personals	Fr. 620,282. 15
	„ 24,811. 28
Summa	Fr. 645,093 43

Über einzelne der in vorstehender Aufstellung erwähnten Bauten fügen wir folgende Aufschlüsse bei:

Im Bahnhof Romanshorn wurde die beim Beginn des Bahnbaues 1853 erstellte ehemalige Bauhütte, die als Unterkunftslokal für Wagen- und Weichenwärter, sowie zur Aufbewahrung von Werkgeschirr und Oberbaumaterialien &c. diente, da sie sich ganz baufällig zeigte, abgebrochen, und an Stelle des vor einigen Jahren zum Theil ebenfalls baufällig gewordenen und beseitigten sogenannten Nutzholzschuppens, südlich der Reparaturwerkstatt, ein größerer hölzerner Schuppen mit Lokalen zur Unterkunft des Wagen- und Weichenwärterpersonals, Geschirräumen, Ölkammer &c. errichtet.

In Folge Einmündung der Bischofszellerbahn in die Romanshorner Linie bei Sulgen muß die dortige Station bedeutend vergrößert werden. Das Planum der Station wird von 300 auf 390 Meter verlängert, an der Südseite um zirka 12 und an der Nordseite um zirka 26 Meter verbreitert. Zur Aufstellung der Züge der Bischofszellerbahn werden westlich vom Bahnhübergang der Bischofszellerstraße neben den drei bestehenden zwei weitere Gleise erstellt und mit den übrigen Stationsgleisen in geeigneter Weise verbunden. Östlich vom Bahnhübergang der Bischofszellerstraße, zwischen der Romanshorner und der Bischofszeller Linie wird ein kleiner Rangierbahnhof mit Wasserstation, Lokomotiv- und Wagenremisen und Drehzscheibe für die Bischofszellerbahn angelegt.

Auf der Station Müllheim wurde der Güterschuppen vergrößert und in demselben ein Postbureau eingerichtet. Der Schuppen bietet nun eine Lagerfläche von zirka 166 \square Metern.

Für die Erweiterung des Bahnhofes Winterthur, in welchen außer der Koblenzer die Tötzthalbahn und die Linien Winterthur-Singen-Kreuzlingen und Winterthur-Zofingen der Nationalbahn einmünden sollen, wurden im Berichtsjahre von Seite des eidg. technischen Inspektorate, von den städtischen Behörden, sowie von den einzelnen Bahngesellschaften verschiedene Projekte, theils für gänzliche Verlegung des Bahnhofes, theils für Erweiterung desselben auf Grundlage des bestehenden Bahnhofes ausgearbeitet, und die verschiedenen Bahngesellschaften haben sich schließlich dahin verständigt, daß die Erweiterung des Bahnhofes unter Beibehaltung seiner gegenwärtigen Lage nach den von der Nordostbahndirektion vorgelegten Plänen ausgeführt werden soll. Über die definitive Regulirung der Bahnhoffrage sind jedoch im Berichtsjahre die Unterhandlungen zwischen den einzelnen Bahngesellschaften, sowie mit den Behörden der Stadt Winterthur noch nicht zum Abschluß gelangt.

In Kemptthal wurde im Sommer 1874 mit dem Bau eines definitiven Stationsgebäudes begonnen und daselbe bis Spätjahr unter Dach gebracht. Das Gebäude wird ähnlich den neuen Aufnahmsgebäuden Islikon, Zollikon und Erlen massiv in Mauerwerk aufgeführt und erhält im Erdgeschoß außer dem Bureau des Vorstandes 2 Wartlokale, im ersten Stock eine Wohnung, bestehend aus 3 heizbaren Zimmern, Vorzimmer und Küche etc. und auf dem Dachboden 2 Räumen.

Im Bahnhof Zürich wurde eine Lokomotivremise für 5 Maschinen, eine Kesselschmiede und eine Wagenreparatur-Werkstätte erstellt. Diese sämtlichen Bauten sind als Provisorien möglichst einfach gehalten und derart konstruiert, daß sie leicht wieder abgebrochen und versezt werden können.

An das Aufnahmsgebäude in Dietlikon, das aus einem Schuppen mit Wartlokal, Güterraum und Bureau besteht, wurde ein Anbau für eine kleine Wohnung mit 2 Zimmern, Kammer, Küche und Keller und den übrigen nöthigen Räumlichkeiten für den Stationsvorstand erstellt.

Nachdem im Spätjahr 1873 die Wartsaalbauten des Aufnahmsgebäudes im Bahnhof Baden noch unter Dach gebracht worden waren, wurde der innere Ausbau der Wartsäle im Frühjahr 1874 vollendet; im Fernern wurde der im Innern des Gebäudes zwischen dem Wartsaal III. Klasse und dem Gepäckbureau befindliche Passagierabtritt beseitigt, der hiebei gewonnene Raum dem Gepäckbureau zugethieilt und nördlich vom Aufnahmsgebäude ein freistehender Passagierabtritt erstellt.

Der Anschluß der Margauischen Südbahn an die Aarauerlinie bei Ruppersweil erforderte eine ganz bedeutende Erweiterung und Umbaute der fraglichen Station. Provisorisch wurde das Südbahngleise in das bestehende Gütergleise eingeführt, gleichzeitig aber auch mit den Erweiterungsarbeiten begonnen. Das Stationsplanum mit einer Horizontalen von nur 300 Metern Länge, an die sich in der Richtung nach Willegg ein Gefäß von 10 ‰ und in der Richtung nach Aarau eine Steigung von 10 ‰, die in ihrer Fortsetzung in 3 ‰ übergeht, anschließt, war für eine rationelle Gleisanlage viel zu kurz, und es mußte vorerst die Station von zirka 300 auf 480 Meter Länge horizontal gelegt werden. Es konnte dies in der Weise erzielt werden, daß der zweispurige Bahnkörper in der Richtung nach Aarau bei einer Steigung von 10 ‰ auf die Länge von 377 Metern und im Maximum bis 1,8 Meter Tiefe abgegraben wurde, bis die Steigung von 10 ‰ in ihrer Fortsetzung diejenige von 3 ‰ wieder erreichte. Überdies mußte der Stationsplatz erheblich verbreitert werden, indem, statt der bestehenden 2 durchgehenden Hauptgleise und 1 Gütergleise, für die neue Stationsanlage 5 durchgehende Gleise nebst 1 Gütergleise erstellt werden sollen. Die bedeutenden und mit Rücksicht auf den Bahnbetrieb, der hiedurch in keiner Weise beeinträchtigt werden darf, sehr schwierig auszuführenden Erdarbeiten für Tieferlegung des zweispurigen Bahnkörpers und Erweiterung des Stationsplatzes konnten in der Haupsache noch im Berichtsjahr vollendet werden. Das bei der Erweiterung der Station Ruppersweil gewonnene Aushubmaterial wurde größtentheils zur Auffüllung des Rohmaterial- und Rangirbahnhofes Aarau verwendet.

Der gesteigerte Verkehr im Bahnhof Aarau, sowie die Durchführung der Südbahnzüge bis Aarau machten eine Erweiterung der Bahnhofsanlagen dringend notwendig. In erster Linie wurde der Rohmaterial- und Rangirbahnhof östlich der Lenzburgerstrasse vergrößert, sowie 7 durchgehende Gleise und eine große Zahl Stockgleise nebst geeigneten Gleisverbindungen auf demselben angelegt. In der Bahnhofabtheilung westlich der Lenzburgerstrasse wurden Gleisverbindungen hinter den Lokomotiv- und Wagenremisen hindurch zur Drehscheibe erstellt, und Vorbereitung zum Umbau der Wagenremise in eine Lokomotivremise und Errichtung eines größern Wagenschuppens getroffen. Der Lagerraum im Güterschuppen erwies sich ebenfalls als unzureichend; es wird derselbe mit einem Anbau von 188 □ Metern Lagerfläche vergrößert und, um Raum für ein weiteres Gleise vor dem Güterschuppen zu gewinnen, um 4,5 Meter zurückgesetzt. Die Vorarbeiten für diese Bauten sind noch im Spätjahr 1874 begonnen worden.

Endlich erwähnen wir noch der Aufstellung eines Drehkrahns von 300 Zentnern Tragkraft im Rohmaterialbahnhof Aarau, eines Drehkrahns von 60 Zentnern Tragkraft an einem Güterschuppen im Bahnhof Winterthur, von Drehkrahnen von 80 Zentnern Tragkraft im Bahnhof Schaffhausen und auf der Station Sulgen.

Im Hinblick auf die Ausdehnung, welche die Nordostbahn im laufenden Jahr erhielt und im Laufe der nächsten Jahre in noch höherm Maße gewinnen wird, haben wir selbstverständlich auch eine entsprechende Vermehrung des Personalbestandes der verschiedenen Abtheilungen der Zentralverwaltung in Aussicht zu nehmen. Die Räumlichkeiten, welche uns für dessen Unterbringung zur Zeit zur Verfügung stehen, reichen daher auf die Dauer nicht mehr aus, und es ist auch kaum an die Möglichkeit zu denken, die jetzigen Verwaltungsgebäude im Bleicherweg in ausreichendem Maße zu erweitern. Ohne indessen jetzt schon hierüber ein abgeschlossenes Urtheil abgeben zu wollen, haben wir immerhin für angemessen erachtet, uns für alle Fälle einen Bauplatz von ausreichendem Umfang und in geeigneter Lage durch Ankauf zu sichern; wir glaubten die Gelegenheit hiezu um so weniger versäumen zu sollen, als diejenigen Bauplätze, welche sich für unsern Zweck am ehesten eignen, in neuerer Zeit zum Gegenstand der Bauspekulation geworden sind. Das angekaufte Areal liegt im neuen Bahnhofquartier der Stadt Zürich unmittelbar neben dem Bahnhof, umfaßt 54,740 □ Fuß und kostet Fr. 225,000.

VI. Gesellschaftsbehörden.

Der Bestand der Gesellschaftsbehörden hat während des Berichtsjahrs die nachfolgend erwähnten Veränderungen erlitten.

Herr a. Regierungsrath Dr. Keller in Frauenfeld sah sich durch die Rücksicht auf sein vorgerücktes Alter und seine gestörte Gesundheit veranlaßt, von der Stelle eines Mitgliedes des Verwaltungsrathes zurückzutreten. Dieselbe Behörde hat ferner den Tod von zwei Mitgliedern, nämlich des Herrn Regierungsrath Labhardt in Frauenfeld und des Herrn Oberstleutnant Hürlimann in Richtersweil zu beklagen. Sie werden deshalb im Falle sein, an Stelle dieser langjährigen, verdienten Mitglieder Ergänzungswahlen zu treffen.

An die seit dem Rücktritte des Herrn G. Stoll aus der Direktion erledigte Stelle eines Vizepräsidenten der Direktion ist von dem Verwaltungsrath Herr Direktor Dr. G. Escher gewählt worden, welcher auch an Stelle des Herrn Direktor Stoll in das Verwaltungskomitee der Gemeinschaftsbahnen als Mitglied abgeordnet wurde.

Der Verwaltungsrath faßte in 6 Sitzungen 30 Beschlüsse, die Direktion in 162 Sitzungen 8820 Beschlüsse. Gegenüber der vorjährigen Ziffer der Beschlüsse der Direktion (6882) ergibt sich sonach eine abermalige Zunahme der Geschäfte; dieselbe ist übrigens noch bedeutender, als sich aus der Vergleichung der genannten Ziffern schließen läßt, indem wir mit dem Anwachsen der Geschäfte genöthigt sind, in steigendem Maße die minder wichtigen Geschäfte und solche, die auf Grund genereller Direktionsbeschlüsse zu behandeln sind, unmittelbar durch die von uns bestellten Departemente erledigen zu lassen.

Am Schlusse der Berichterstattung über unsere Geschäftsführung während des Jahres 1874 angelangt, versichern wir Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, 16. Juni 1875.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft,

Der Präsident:

J. F. Peyer im Hof.

Rechnungen

der

Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft

umfassend das Jahr 1874.

I. Betriebs-Rechnung.

II. General-Baurechnung nebst Beilagen.

III. Bilanz auf 31. Dezember 1874.

IV. Rechnung über den Erneuerungsfond.

V. Rechnung über den Reservefond.

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

	Fr.	Ets.	Fr.	Ets.	Fr.	Ets.
Einnahmen.						
A. Unmittelbare Betriebseinnahmen.						
I. Personentransport	3,803,613	39				
II. Gepäcktransport	203,182	41				
III. Pferde- und Viehtransport	132,481	05				
IV. Gütertransport	5,619,913	17				
			9,759,190	02		
B. Mittelbare Betriebseinnahmen.						
I. Pacht- und Mietzinsen	115,424	78				
II. Vergütung für Benutzung von Wagen der Nordostbahn auf andern Bahnen	172,191	44				
III. Zinse von ausgeliehenen Geldern	1,426,951	68				
IV. Ertrag des Beteiligungskapitals der Nordostbahn bei der Zürich-Zug-Luzernerbahn	324,000	—				
V. Ertrag des Beteiligungskapitals der Nordostbahn bei der Bülach-Regensbergerbahn	31,693	10				
VI. Nettoertrag des Werkstättbetriebes	176,051	03				
VII. Verschiedenes	185,970	54				
Hievon ab:	2,432,282	57				
VIII. Rückschlag des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee . . .	70,966	11	2,361,316	46		
					12,120,506	48
Übertrag aus der Betriebsrechnung vom Jahre 1873 . . . . .	.	.	.	.	478,311	41
Summa der Einnahmen . . . . .	.	.	.	.	12,598,817	89

Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1874.

	Fr.	Ets.	Fr.	Ets.	Fr.	Ets.
Ausgaben.						
A. Eisenbahnbetrieb.						
I. Zentralverwaltung.						
1. Sitzungsgelder und Gehalte des Personals der Zentralverwaltung			197,345	40		
2. Reiseauslagen			3,980	97		
3. Miete, Heizung und Beleuchtung der Büroulokalen			16,218	47		
4. Büroubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten			50,660	83		
5. Porti und Kommissionskosten			17,815	52		
6. Unterhalt, Ergänzung und Assekuranz des Mobiliars			4,040	09		
					290,061	28
II. Unterhaltung der Bahn nebst Zubehörden.						
1. Besoldung des Bahnaufichtspersonals (Bahningenieur, Bahnaufseher und Bahnwärter)			815,103	14		
2. Büroubedürfnisse des Bahnaufichtspersonals			13,858	53		
3. Bekleidung des Bahnaufichtspersonals			30,953	80		
4. Unterhaltung des Bahnkörpers			71,350	10		
5. " der Kunstbauten			18,234	85		
6. " des Oberbaues	1,025,503	07				
Hievon ab: für Erneuerung, aus den betreffenden Erneuerungs- und Reservesfonds bestritten	830,521	98	194,981	09		
7. Unterhaltung der Einfriedigungen, Barrieren &c.			17,250	35		
8. " der technischen Einrichtungen der Bahnhöfe			30,328	99		
9. " der Gebäude			110,190	90		
10. " des Arbeitsgeschirres der Bahnwärter &c.			38,507	52		
11. Räumung von Schnee und Eis			11,557	82		
					1,352,317	09
III. Expeditionsdienst.						
I. Allgemeine Kosten.						
a) Besoldung und Entschädigung der Betriebskontrolle, der Bahnhof- und Stationsvorsteher, der Portiers und der Nachtwächter	318,395	82				
b) Bekleidung derselben	6,353	74				
c) Büroukosten	26,561	52				
d) Beleuchtung und Heizung der Büroung	76,001	60				
e) Ergänzung, Unterhalt und Assekuranz des Inventars	40,281	78	467,594	46		
Übertrag			467,594	46	1,642,378	37

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

	Fr.	Ets.	Fr.	Ets.	Fr.	Ets.
Ausgaben.						
Uebertrag .	.	.	467,594	46	1,642,378	37
2. Personendienst.						
a) Besoldung und Entschädigung der Einnehmer, Gepäckexpedienten und Gepäckträger	163,791	61				
b) Bekleidung derselben	3,319	76				
c) Druckosten	25,692	43				
d) Erfolgsleistungen	959	38				
			193,763	18		
3. Güterdienst.						
a) Besoldung und Entschädigung der Güterexpedienten, der Güterschaffner, der Güterarbeiter &c.	805,135	81				
b) Bekleidung derselben	3,726	61				
c) Druckosten	45,051	06				
d) Erfolgsleistungen	7,682	08				
e) Absicherung der Güter	14,368	90				
			875,964	46		
					1,537,322	10
IV. Transportdienst.						
1. Allgemeine Kosten.						
a) Besoldung und Entschädigung der Beamten und Angestellten der Materialverwaltung	27,120	92				
b) Büreaukosten, Heizung und Beleuchtung	15,574	21				
c) Absicherung der Materialvorräthe	556	24				
d) Beleuchtung der Wahn und der Bahnhöfe, Signalisirung	83,533	61				
			126,784	98		
2. Kosten des Fahrdenstes.						
a) Besoldungen, Löhne und Entschädigungen der Zugführer, Kondukturen und Wagenwärter	647,279	07				
b) Bekleidung derselben	28,442	90				
c) Unterhalt und Erneuerung der Wagen sammt Ausrüstung und Reservestücken	547,407	05				
d) Öl und Schmire für die Wagen	10,536	69				
e) Beleuchtung und Heizung derselben	20,671	28				
f) Absicherung der Wagen	6,952	82				
g) Vergütung für die Benutzung fremder Wagen	134,651	32				
			1,395,941	13		
Uebertrag .	.	.	1,522,726	11	3,179,700	47

Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1874.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
Nebentrag . . . . .	.	.	1,522,726	11	3,179,700	47
III. Zugkraftskosten.						
a) Besoldungen, Löhne, Stundengelder und Ersparnissprämien des Maschinenpersonals	588,230	14				
b) Bekleidung desselben	3,074	78				
c) Büroaufosten, Heizung und Beleuchtung	3,151	95				
d) Brennmaterial	784,436	06				
e) Schmiermaterial	46,894	31				
f) Pumpproduct	18,963	11				
g) Wasserpumpen, Holzschneiden und Vorwärmern	17,435	57				
h) Unterhalt und Erneuerung der Lokomotiven samt Ausstattung und Reservestücken	502,869	59				
i) Absicherung der Lokomotiven	4,199	74	1,969,255	25	3,491,981	36
V. Bahntelegraphie					28,561	39
VI. Verschiedenes					109,368	17
Summa . . . . .	.	.	.	.	6,809,611	39
Hier von ab:						
1. Die auf die Rechnung über den Ausbau des Stammezes fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung und des technischen Personals			147,413	47		
2. Die auf die Rechnung über den Bau neuer Linien fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung			120,606	69		
3. Die Entschädigung für die Leitung des Baues der Böhrbergbahn			57,575	69		
4. Die Entschädigung für die Leitung des Baues der Linie Koblenz-Stein			1,078	71		
5. Die Entschädigung für die Leitung des Baues der Linie Effretikon-Wetzikon Hinwil			3,736	44		
6. Die auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung und der technischen Leitung			10,000	—		
7. Die Entschädigung für die Bejorgung des Betriebsdienstes:						
a. auf der Linie Zürich-Zug-Luzern	588,000	—				
b. auf der Linie Bülach-Regensberg	93,025	—	681,025	—	1,021,436	—
Nestbetrag der Ausgaben des Eisenbahnbetriebes					5,788,175	39
B. Verzinsung der Anleihen					3,140,440	73
C. Einlage in den Erneuerungsfond (Fr. 3000 pr. Bahntitelom.)					639,000	—
D. Dividende für die Aktien					2,668,320	—
Nebentrag auf die Betriebsrechnung vom Jahr 1875					362,881	77
Total gleich der Einnahme . . . . .	.	.	.	.	12,598,817	89

II. General-Baurechnung der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ginnahmen.				
I. Saldo der Baurechnung vom Jahre 1873			9,117,243	28
II. Obligationen.				
a. Resteinzahlungen auf das 4 1/2 % Anleihen von 6 Millionen Franken d. d. 16. April 1873	13,500	—		
b. Einzahlungen auf die erste Serie des gemeinschaftlichen 4 1/2 % Anleihe der Schweiz. Centralbahn- und der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft von 50 Millionen Franken d. d. 1. April 1874	15,000,000	—	15,013,500	—
III. Subventions-Darlehen.				
a. Resteinzahlungen auf das während der ersten drei Jahre zu 3 % verzinste Subventions-Darlehen der linksufrigen Zürichseebahn von 5 Millionen Franken d. d. 15. Januar 1874	2,500,000	—		
b. Resteinzahlungen auf das 3 1/4 % Subventions-Darlehen der Aargauischen Südbahn von Fr. 750,000 d. d. 31. März 1874	457,751	50		
c. Voreinzahlungen auf das 2 1/2 % Subventions-Darlehen des Kantons Glarus für die Linie Glarus-Lintthal laut Vertrag d. d. 30. August 1873	1,154,908	77		
d. Einzahlungen auf das während den ersten fünf Jahren zu 2 % verzinste Subventions-Darlehen der rechtsufrigen Zürichseebahn von 5 Millionen Franken d. d. 11. November 1874	3,600,000	—	7,712,660	27
Summa			31,843,403	55

Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1874.

Xusgaben.

	Fr.	Ets.	Fr.	Ets.
I. Nordostbahnen.				
a. Bauausgaben für das Stamminetz der Nordostbahn im Jahre 1874, einschließlich des Transportmaterials für sämtliche Linien	3,832,750	34		
b. Ausgaben für den Bau neuer Linien der Nordostbahn im Jahre 1874	12,302,376	42	16,135,126	76
II. Beteiligung bei andern Bahngesellschaften.				
a. Behnre Zuschusseinzahlung der Nordostbahngesellschaft an die Eisenbahnunternehmung Bülach=Regensberg im Jahre 1874	49,021	64		
b. Einzahlungen der Nordostbahn-Gesellschaft an die Böözbergbahn im Jahre 1874	6,750,000	—		
c. Einzahlung der Nordostbahn-Gesellschaft an die Aargauische Südbahn im Jahre 1874	1,775,000	—		
d. Einzahlung der Nordostbahn-Gesellschaft an die Eisenbahnunternehmung Sulgen-Bischofszell=Goßau im Jahre 1874	288,000	—		
e. Einzahlung der Nordostbahn-Gesellschaft an die Eisenbahnunternehmung Effretikon-Wehikon=Hinwil im Jahre 1874	300,000	—	9,162,021	64
III. Gotthardbahn-Subvention.				
Zweite Einzahlung der Nordostbahn-Gesellschaft auf die Subvention an die Gotthardbahn im Jahre 1874 nebst 5 % Zinse bis 31. December 1874 . . . . .	. . . . .	. . . . .	296,020	52
			25,593,168	92
IV. Saldo-Vortrag auf das Jahr 1875 . . . . .	. . . . .	. . . . .	6,250,234	63
Summa			31,843,403	55

Beifagen zur General-Baurechnung.

- A. Rechnung über den Ausbau des Stammeßes.
- B. Rechnung über den Bau neuer Linien.



A. Rechnung über den Ausbau des Stammnetzes

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
I. Allgemeine Verwaltung.						
A. Herstellung der Aktien und Obligationen					—	—
B. Provisionen, Kursvergütungen und Zinsverluste					—	—
C. Auf den Baukonto fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung und des technischen Personals			147,413	47	147,413	47
II. Expropriation.						
A. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne			78	69		
B. Entschädigungen			62,303	89		
C. Schätzungs- und Gerichtskosten			1,519	75		
D. Verschiedenes			1	80	63,904	13
III. Bahnbau.						
A. Unterbau.						
a. Erdarbeiten	77,153	84				
b. Stützmauern	679	25				
c. Tunnel	—	—				
d. Brücken, Durchlässe und Kanäle	1,101	70				
e. Wegbauten	618	30				
f. Uferbauten	365	08				
g. Bettung	8,832	53				
h. Verschiedenes	140	41	88,891	11		
					211,317	60
			Übertrag	88,891	11	

der Schweizerischen Nordostbahnen vom Jahre 1874.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
			Übertrag . . . . .	. . . . .	88,891	11
B. Oberbau.					211,317	60
a. Schwellen	41,504	40				
b. Schienen und deren Befestigungsmittel	106,039	63				
c. Wegübergänge	147	57				
d. Legen des Oberbaues	20,350	60				
e. Einfriedigungen, Barrieren, Verbottafeln, Gradientenzeiger &c.	6,458	31				
f. Verschiedenes	— —				174,500	51
C. Bahnhöfe und Stationenplätze.						
a. Hochbauten und Einfassungsmauern der mechan. Vorrichtungen	175,745	98				
b. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen &c.	50,623	22				
c. Wasserreservoirs, Vorwärmekessel, Wasserleitungen &c.	242	12				
d. Hebkrähen und Brückenwagen	51,321	67				
e. Technische Einrichtung der Werkstätten	1,483	61				
f. Verschiedenes	— —				279,416	60
IV. Mobiliar und Betriebsgeräthschaften.						
A. Büro der Zentralverwaltung und Kontrolle . . . . .	. . . . .	4,336	10			
B. Materialverwaltung . . . . .	. . . . .	—	—		
C. Bahnhofverwaltungen . . . . .	. . . . .	9,177	70			
D. Bahnaufsichtsdienst . . . . .	. . . . .	56	—		13,569	80
V. Vermehrung des Betriebs-Inventars (für sämmtliche Linien).						
A. Lokomotiven und Tender . . . . .	. . . . .	704,766	07			
B. Wagen . . . . .	. . . . .	1,938,252	18			
C. Dampf- und Schleppboote auf dem Bodensee . . . . .	. . . . .	247,078	36			
D. Reparaturwerkstätten, a. stehende Dampfmaschinen . . .	24,653	08				
b. Werkzeugmaschinen	50,124	53				
c. Werkzeuge und Requisite	26,567	01				
E. Verzinsung des im Bau von Transportmaterial engagirten Kapitals . . . . .	. . . . .	101,344	62			
Total der Ausgaben . . . . .	. . . . .	73,613	49	3,065,054	72	
				3,832,750	34	

B. Rechnung über den Bau neuer Linien der

	Winterthur-Koblenz				Linksufrige Zürichseebahn			
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.								
I. Herstellung der Aktien und Obligationen, Provisionen, Kursvergütungen und Zinsverluste . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.
II. Allgemeine Verwaltung.								
A. Vorstudien und Erwerbung der Konzessionen . . . . .	.	.	.	.	.	.	3,050	—
B. Administrative Leitung des Baues . . . . .	.	.	36,733	12	.	.	199,028	93
C. Technisches Personal:								
a. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	79,044	39			172,818	19		
b. Materialien für Profiliren, Vermessungen &c.	887	18			1,264	34		
c. Inventarstücke (Instrumente, Mobilien &c.)	5,800	93			8,177	47		
d. Mietzinsen, Beheizung und Beleuchtung der Bureaux	3,802	75			9,151	94		
e. Büreaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten, Porti	4,706	33			14,659	59		
f. Verschiedenes	51	43			78	72		
			94,293	01			206,150	25
III. Expropriation.								
A. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne . . . . .	.	.	2,624	45	.	.	10,552	31
B. Entschädigungen . . . . .	.	.	526,850	66	.	.	5,085,649	17
C. Schadungs- und Gerichtskosten . . . . .	.	.	7,642	69	.	.	37,735	45
D. Verschiedenes . . . . .	.	.	97	91	.	.	678	80
IV. Bahnbau.								
A. Unterbau.								
a. Erdarbeiten	441,735	20			727,759	48		
b. Stützmauern	955	50			79,400	—		
c. Tunneln	396,990	27			156,450	—		
d. Brücken, Durchlässe und Kanäle	265,616	97			382,756	77		
e. Wegbauten	9,071	13			7,334	20		
f. Uferbauten	520	05			412,536	85		
g. Bettung	15,988	—			1,600	—		
h. Verschiedenes	3,884	58			4,183	56		
			1,134,761	70			1,772,020	86
Uebertrag . . . . .	.	.	1,803,003	54	.	.	7,314,865	77

Schweizerischen Nordostbahn vom Jahre 1874.

Rechtsufrige Zürichseebahn				Baden - Niederglatt				Zürich - Schaffhausen				Zusammenfüge				
Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	142,751	30
.	18,062	45	.	.	—	—	.	.	1,500	—	22,612	45	.	.	.	
.	1,764	50	.	.	762	45	.	.	198	71	238,487	71	.	.	.	
51,586	51	.	26,562	36	.	.	6,433	94	.	.	.	.	.	.	.
896	63	.	423	88	.	.	269	57	.	.	.	.	.	.	.
4,340	87	.	2,011	20	.	.	220	54	.	.	.	.	.	.	.
1,963	70	.	773	17	.	.	180	63	.	.	.	.	.	.	.
5,770	34	.	6,015	31	.	.	117	64	.	.	.	.	.	.	.
337	87	.	42	95	.	.	233	11	.	.	.	.	.	.	.
	64,895	92		35,828	87			7,455	43	408,623	48	669,723	64			
.	230	35	.	.	184	60	.	.	—	—	13,591	71	.	.	.	
.	1,846	68	.	.	—	—	.	.	—	—	5,614,346	51	.	.	.	
.	—	—	.	.	—	—	.	.	—	—	45,378	14	.	.	.	
.	1	65	.	.	39	25	.	.	—	—	817	61	5,674,133	97	.	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,906,782	56	.	.	.	
.	86,801	55	.	.	36,815	17	.	.	9,154	14	2,906,782	56	6,343,857	61	142,751	30

B. Rechnung über den Bau neuer Linien der

	Winterthur-Koblenz				Linksufrige Zürichseebahn			
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.								
B. Oberbau.			Übertrag	1,803,003 54	.	.	7,314,865 77	
a. Schwellen	—	—			—	—		
b. Schienen und deren Befestigungsmittel	—	—			2,179,902 54			
c. Wegübergänge	—	—			—	—		
d. Legen des Oberbaues	—	—			—	—		
e. Einfriedigungen, Barrieren, Verbottafeln, Gradientenzeiger &c.	3,867	89			3,298 22			
f. Verschiedenes	—	—	3,867	89	199 40			
							2,183,400 16	
C. Bahnhöfe und Stationsplätze								
a. Hochbauten und Einfassungsmauern der mechanischen Vorrichtungen	—	—			456,130 78			
b. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen &c.	—	—			—	—		
c. Wasserreservoirs, Vorwärmekessel, Wasserleitungen und Wasserkrähen	—	—			—	—		
d. Hebkränen und Brückenwaagen	—	—			—	—		
e. Technische Einrichtung der Werkstätten	—	—			—	—		
f. Verschiedenes	—	—			382 84			
							456,513 62	
D. Baugeräthschaften	—	—	—	—	—	—	—	—
V. Mobilier und Betriebsgeräthschaften.								
A. Für die Bahnhofverwaltungen . . . . .	.	.	—	—	.	.	—	—
B. Für den Bahnaufsichtsdienst . . . . .	.	.	—	—	.	.	—	—
VI. Verzinsung des im Bau der Linien engagirten Kapitals während der Bauzeit . . . . .	.	.	66,518 04		.	.	193,148 32	
			1,873,389 47		.	.	10,147,927 87	

Schweizerischen Nordostbahn vom Jahre 1874.

III. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahnen-

Debitoren.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Auf den Bau verwendete Kapitalien.						
I. Nordostbahnslinien.						
a. Stammneß:						
1. Betrag der Bauausgaben laut vorjähriger Rechnung	73,858,664	52				
2. Betrag der Bauausgaben im Jahre 1874 laut vorstehender Rechnung	3,832,750	34	77,691,414	86		
b. Neue Linien.						
1. Betrag der Bauausgaben laut vorjähriger Rechnung	1,719,902	87				
2. Betrag der Bauausgaben im Jahre 1874 laut vorstehender Rechnung	12,302,376	42	14,022,279	29	91,713,694	15
II. Beteiligung bei andern Bahngesellschaften.						
a. Eisenbahnlinie Zürich-Zug-Luzern:						
1. Einbezahltes Beteiligungskapital der Nordostbahn	6,000,000	—				
2. Für den Kanton Zug geleistete Einzahlungen	800,000	—	6,800,000	—		
b. Eisenbahnlinie Bülach-Regensberg:						
1. Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen	834,029	01				
2. Betrag der im Rechnungsjahre geleisteten Einzahlungen	49,021	64	883,050	65		
c. Böhrbergbahn:						
1. Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen	3,250,000	—				
2. Betrag der im Rechnungsjahre geleisteten Einzahlungen	6,750,000	—	10,000,000	—		
d. Argauische Südbahn:						
1. Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen	450,000	—				
2. Betrag der im Rechnungsjahre geleisteten Einzahlungen	1,775,000	—	2,225,000	—		
e. Eisenbahnlinie Sulgen-Bischofszell-Gossau:						
1. Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen	12,000	—				
2. Betrag der im Rechnungsjahre geleisteten Einzahlungen	288,000	—	300,000	—		
f. Eisenbahn Effretikon-Wehikon-Hinwil:						
Betrag der im Rechnungsjahre geleisteten Einzahlungen . . . . .	. . . . .	. . . . .	300,000	—		
III. Gotthardbahn-Subvention.						
1. Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen	190,908	82				
2. Betrag der im Rechnungsjahre geleisteten Einzahlungen nebst Zinsen	296,020	52	486,929	34	20,994,979	99
B. Betriebs- und verfügbare Kapitalien.						
a. Aktiva.						
1. Kassa und Giro-Konto	1,422,397	37				
2. Portefeuille	3,043,410	25				
3. Wertpapiere	2,858,177	92				
4. Liegenschaften-Konto der Nordostbahn	619,892	55				
5. Material-Konto (incl. Schwellen und Schienen)	4,807,129	68				
6. Werkstätte-Konto (Worräthe an Achsen, Rädern, Bandagen &c.)	790,085	25				
7. Diverse Hauptbuch-Debitoren:						
a. Krebitanstalt, Anteilen vom 30. November 1871	Fr. 513,459.—					
b. Krebitanstalt, Gemeinshäfts-Anteilen v. 1. April 1874	" 3,089,031.20					
c. Diverse Debitoren	" 2,152,431.79					
	5,754,921	99	19,296,015	01		
b. Passiva.						
1. Erneuerungsfond der Nordostbahn	1,826,451	57				
2. Reservefonds:						
a. der Nordostbahn	Fr. 2,045,300.58					
b. der Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern	" 346,857.25					
c. der Eisenbahn Bülach-Regensberg	" 62,151.09					
d. der Eisenbahn Effretikon-Wehikon-Hinwil	" 10,925.70					
	2,465,234	62				
3. Aktivsaldo der Betriebsrechnungen:						
a. der Nordostbahngesellschaft	Fr. 362,881.77					
b. der Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern	" 22,155.97					
c. der Eisenbahn Bülach-Regensberg	" 6,499.47					
	391,537	21				
4. Aktivsaldo der Baurechnungen:						
a. der Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern	Fr. 641,583.34					
b. der Böhrbergbahn	" 2,505,806.78					
c. der Eisenbahn Effretikon-Wehikon-Hinwil	" 644,408.47					
	3,789,798	59				
5. Diverse Hauptbuch-Kreditoren	4,572,758	39	13,045,780	38		
Aktiv-Saldo per 31. Dezember 1874 . . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	6,250,234	63
Summa . . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	118,958,908	77

Gesellschaft auf 31. Dezember 1874.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Kreditoren.						
A. Aktienkapital:						
1. 57,416 volleinbezahlte Aktien I. Emission à Fr. 500 . . . . .	.	.	28,708,000	—		
2. 18,584 mit Fr. 300 einbezahlte Aktien II. Emission à Fr. 250 . . . . .	.	.	4,646,000	—	33,354,000	—
B. Obligationen:						
1. mit einem Zinsfuße von 4%:						
a. Anleihen vom 1. Oktober 1860	7,100,000	—				
b. Anleihen vom 1. Juni 1862	5,000,000	—	12,100,000	—		
2. mit einem Zinsfuße von 4½%:						
a. Anleihen vom 1. Februar 1859	3,000,000	—				
b. Anleihen vom 3. November 1863	5,000,000	—				
c. Anleihen vom 26. September 1865	3,000,000	—				
d. Anleihen vom 28. Oktober 1867	5,000,000	—				
e. Anleihen vom 1. Juli 1868 (konvertirt)	10,000,000	—				
f. Anleihen vom 7. Juni 1869	5,000,000	—				
g. Anleihen vom 3. April 1871	5,000,000	—				
h. Anleihen vom 30. November 1871	5,000,000	—				
i. Anleihen vom 16. April 1873	6,000,000	—				
k. Gemeinsch. Anleihen der Schweiz. Zentralbahn- und der Schweiz. Nordostbahngesellschaft vom 1. April 1874, hälftiger Anteil der Nordostbahn	15,000,000	—	62,000,000	—	74,100,000	—
C. Subventions-Darleihen:						
1. mit einem Zinsfuße von 2%:						
Rechtsuriges Zürichseebahn-Darleihen vom 11. November 1874, ohne den Anteil des Kantons Zürich . . . . .	.	.	3,600,000	—		
2. mit einem Zinsfuße von 2½%:						
Darleihen des Kantons Glarus für die Linie Glarus-Binthal, Vertrag vom 30. August 1873, antizipierte Einzahlungen . . . . .	.	.	1,154,908	77		
3. mit einem Zinsfuße von 3%:						
Linksuriges Zürichseebahn-Darleihen vom 15. Januar 1874 . . . . .	.	.	5,000,000	—		
4. mit einem Zinsfuße von 3¼%:						
a. Bözbergbahn-Darleihen vom 25. Oktober 1870	1,000,000	—				
b. Aargauisches Südbahn-Darleihen vom 31. März 1874	750,000	—	1,750,000	—	11,504,908	77
Summa	.	.	.	.	118,958,908	77

**IV. Rechnung über den Erneuerungsfond der Schweizer Nordostbahnen
vom Jahre 1874.**

	Fr.	Cts.
Einnahmen.		
Saldo vom 31. Dezember 1873	2,053,055	37
Einnahme im Jahre 1874:		
Einsparung aus der Betriebsrechnung der Nordostbahn für 1874,		
Fr. 3000 per Bahnkilometer des 213 Kilometer langen Stammlinießes	639,000	—
	Summa	2,692,055
	37	
Ausgaben.		
Erneuerung des Oberbaues	704,494	46
Hauptreparaturen an Lokomotiven	100,867	44
Umbau des Dampfbootes „Boden“, Restbetrag	60,241	90
Saldo auf neue Rechnung	1,826,451	57
	Summa	2,692,055
	37	

V. Rechnung über den Reservesond der Schweizerischen Nordostbahnen
vom Jahre 1874.

	Fr.	Cts.
Einnahmen.		
Saldo vom 31. Dezember 1873	1,562,872	07
Statutarischer Zins für den Saldo vom Jahre 1873 (à 5%)	78,143	60
Einnahmen im Jahre 1874	404,284	91
Summa .	2,045,300	58
Ausgaben.		
Ausgaben im Jahre 1874	—	—
Saldo auf neue Rechnung	2,045,300	58
Summa .	2,045,300	58

Beilage I.

Schweizerische Nordostbahn.

Zur „Statistik des Betriebsdienstes“:

- 1) Übersicht über Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten der Lokomotiven.
 - 2) Übersicht über Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten der Personenwagen.
 - 3) Übersicht über Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten der Gepäck- und Güterwagen.
-

I. Stand und Leistung der Lokomotiven

a. Stand und

Bezeichnung der Lokomotiven	Zahl der Lokomotiven	Zahl der Einhegungen	Zur üffgelegte					
			mit Schnellzügen	mit Personenzügen	mit Güterzügen	im Materialtransport	im Vorpaudienfe	
			Kilometer	Kilometer	Kilometer	Kilometer	Kilometer	
Fahrdienst.								
Personenzugs-Lokomotiven (Klasse A)	27	4,571	261,710	499,859	—	845	—	8,670
Personenzugs-Lokomotiven („ B)	16	2,869	61,198	326,070	—	—	16,953	4,415
Güterzugs-Lokomotiven („ C)	25	5,100	—	—	684,080	8,016	—	3,621
Tender-Lokomotiven („ D)	11	1,976	24,860	230,447	5,316	—	—	3,443
Total 1874	79	14,516	347,768	1,056,376	689,396	8,861	16,953	20,149
Im Vorjahrre (1873)	71	13,878	354,671	1,040,851	660,810	10,246	21,724	26,828
Rangordienst.								
Tender-Lokomotiven (Klasse D)	9	2,894	—	—	—	—	—	348,503
Im Vorjahrre (1873)	9	2,310	—	—	—	—	—	297,639

b. Unterhaltungs-

Bezeichnung der Lokomotiven	Brennmaterial				Schmier- und (Öl)	
	Verbrauch		Kosten		Verbrauch	
	im Ganzen	per Loc.-Kilometer	im Ganzen	per Loc.-Kilometer	im Ganzen	per Loc.-Kilometer
	Psund	Psund	Franken	Gentimes	Psund	Psund
Fahrdienst.						
Personenzugs-Lokomotiven (Klasse A)	11,741,990	15,2279	228,587.97	29,6450	31,503	0,0409
Personenzugs-Lokomotiven („ B)	6,515,870	15,9503	126,848.13	31,0418	21,542	0,0527
Güterzugs-Lokomotiven („ C)	15,018,950	21,5877	292,382.40	42,0260	41,583	0,0598
Tender-Lokomotiven („ D)	3,472,220	13,1491	67,595.68	25,5980	9,055	0,0343
Total 1874	36,749,030	17,1764	715,414.18	33,4383	103,683	0,0485
Im Vorjahrre (1873)	36,516,020	17,2642	684,009.88	32,3389	92,593	0,0438
Rangordienst.						
Tender-Lokomotiven (Klasse D)	3,545,480	—	69,021.88	—	11,028	—
Im Vorjahrre (1873)	2,836,400	—	53,130.81	—	9,341	—

und deren Unterhaltungskosten.

Leistung.

Wegstrecke			Linien der zurüfgelegten Lof.-Kilometer	Durchschnittliche Stärke der				Beförderte Rangendienst-Kilometer		
im täglichen Sejammtdurchschnitt	Täglicher Durchschnitt per im Dienst befindliche Lokomotive			Schnellf. Eisenbahnf. Personenf. Güterf. Wagenachsen	Züge auf den Linien 1. Ronchshorn-Moritzburg 2. Bautzen-Regenšberg					
	Sommer- dienst	Winter- dienst								
		kilometer								
2,112.6	228.1	218.9	771,084	19.04	24.16	—	—	17,288,333		
1,119.5	156.5	137.5	408,636	12.74	22.47	—	—	8,587,866		
1,906.1	163.5	156.1	695,717	—	—	49.96	—	34,756,066		
723.5	155.0	138.6	264,066	—	—	—	1) 19.22 2) 16.81	4,877,493		
5,861.7	180.2	165.5	2,139,503	—	30.62	—	—	65,509,758		
5,794.8	180.5	171.6	2,115,130	—	30.05	—	—	63,553,124		
954.8	—	—	—	—	—	—	—	—		
815.4	—	—	—	—	—	—	—	—		

Kosten.

Puhmaterial und Salz		Erneuerungs- und Reparaturkosten der Lokomotiven und Tender (inklus. Provisionszuschläge)		Ge sam m t k o s t e n für Brenn-, Schmier- und Puhmaterial, sowie für Reparaturen		
im Ganzen	per Lof.-Kilometer	im Ganzen	per Lof.-Kilometer	im Ganzen	per Lof.-Kilometer	per Achsen-Kilometer
Franken	Centimes	Franken	Centimes	Franken	Centimes	Centimes
18,853.71	2.4451	146,702.03	19.0254	394,143.71	51.1155	2.2798
12,245.69	2.9967	141,664.55	34.6677	280,758.37	68.7062	3.2692
23,122.06	3.5235	157,076.88	22.5777	472,581.34	67.9272	1.3597
4,876.44	1.8467	18,296.79	6.9288	90,768.91	34.3736	1.8609
59,097.90	2.7622	463,740.25	21.6751	1,238,252.33	57.8757	1.8902
57,648.56	2.7255	468,991.46	22.1732	1,210,649.90	57.2376	1.9049
5,452.51	—	39,129.34	—	113,603.73	für jeden Tag Fr. 311.24	
5,179.09	—	27,018.72	—	85,328.62	“ “ “ “	233.78

2. Stand und Leistung der Personenwagen

a. Stand und

Betriebsjahr			Umfahrt der Wagen	Sitzplätze der Wagen			Achsen-Kilometer wurden durchlaufen				
				im Einzelnen			auf der Nordostbahn in Sonder-, Personenz- und geöffneten Zügen	auf fremden Bahnen	im Ganzen	von fremden Wagen auf der Nordostbahn	
	zweirädrige	vierrädrige		I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse					
1874	70	198	676	832	3,685	6,636	11,153	16,967,956	3,151,960	20,119,916	2,553,968
1873	71	182	648	670	3,519	6,636	10,825	15,834,586	2,838,867	18,673,453	3,061,210

b. Unterhaltungskosten

Betriebsjahr	Reparaturkosten				Kosten des			
	im Ganzen (incl. Buschläge)		per Achsen- Kilometer	in Prozenten der Einnahme	Material			Totalausgabe für Schmiermaterial und Arbeitslöhne
	Groschen	Gentimes			Schmiere	Öl	Total	
1874	246,025.13		1.423	6.468	—	6,481	6,481	4,853.63
1873	208,591.26		1.117	5.730	—	4,892	4,892	3,877.45

und deren Unterhaltungskosten.

Leistung.

Achsenmeter im Durchschnitt durchgelegt	Auf die Länge eines Kilometers reduziert, wurden befördert							Die Einnahme aus dem Periodenverkehr (exklusive Gepäck) betrug Francen	
	an Peritonengewicht (die Perion zu 1,5 Sonnen gerechnet)	an Eigengewicht der Wagen	Bruttolast			in Prozenten			
			im Güten	für jeden Kilometer Bahnfänge	per Achsen-Kilometer				
Achsenmeter	Bentner : Kilometer								
29,763	159,650,486	1,364,018,776	1,523,669,262	5,095,884	78.049	32.442	3,803,613.39		
28,817	149,379,430	1,295,161,387	1,444,540,817	4,831,240	76.448	31.776	3,640,475.92		

Kosten.

Schmiermaterials		Puhren			
per Achsen-Kilometer		Material		Ausgaben	Kostenbetreffniß
Schmierung	Kosten	Puhwolle	Seife	für Arbeitslohn	per Achsen-Kilometer
Perth	Gentimes	Pfund	Pfund	Francen	Gentimes
0.01073	0.02486	1,142	378	15,376.70	0.07956
0.00828	0.02052	1,110	167	11,868.46	0.06281

3. Stand und Leistung der Gepäck- und

a. Stand und

Betriebsjahr	Anzahl						Achsen-Kilometer wurden zurückgelegt					
	Gepäckwagen		Güterwagen		Totalzahl		Lastkraft der sämtlichen Gepäck- und Güterwagen		Eigengewicht der Wagen per Achse		Maximaltragkraft per Achse	
	zweirädrige	vierrädrige	zweirädrige	vierrädrige	der Wagen	der Achse	centner		centner		centner	
1874	19	39	6	1,631	1,695	3,440	356,870	56.12	150	3,681,328	16,409,485	20,090,813
1873	21	23	6	1,365	1,415	2,884	289,280	54.60	150	4,028,278	15,777,837	19,806,115

b. Unterhaltungs-

Betriebsjahr	Reparaturkosten			Kosten des	
	im Ganzen (incl. Zuschläge)		per Achsen-Kilometer	in Prozenten der Einnahme	Schmiede
	Franken	Gentimes			Öl
1874	301,381.92		0.841	5.060	—
1873	257,755.21		0.702	4.545	—

Güterwagen und deren Unterhaltungskosten.

Leistung.

Achsen-Kilometer	Kilom.	Auf die Länge eines Kilometers reduziert, wurden befördert						Die Wagen haben leer | beladen zurückgelegt	Die Einnahme aus dem Gepäck-, Güter- und Viehverkehr betrug		
		Gepäck, Güter, Equipagen und Vieh	an Eigengewicht der Wagen	Bruttolaft			Zu Prozenten der Marginaltragfähigkeit beträgt die beförderte Nutzlast				
				im Ganzen	für jeden Kilometer Bahnlänge	per Achsen- Kilo- meter					
		Zentner-Kilometer						Achsen-Kilometer	Franken		
24,309,081	10,419	1,271,589,360	2,551,089,856	3,822,679,216	12,784,880	86.097	30.514	12,236,911	32,162,983	5,955,576.63	
23,289,039	12,736	1,174,472,794	2,436,018,844	3,610,491,638	12,075,220	83.780	29.642	10,848,944	32,246,210	5,671,220.26	

Kosten.

Schmiermaterials			Pfusen		
Ausgabe für Schmiermaterial und Arbeitslohn	Betriebsniss per Achsen-Kilometer		Ausgaben für Arbeitslohn	Kostenbetriebsniss per Achsen-Kilometer	
	Schmiere	Ausgaben		Achsen-Kilometer	
Ausgaben			Ausgaben		
Franken	Pfennig	Gentimes	Franken	Gentimes	
11,432.16	0.01073	0.02486	1,708.52	0.00370	
9,163.76	0.00828	0.02052	1,318.72	0.00295	